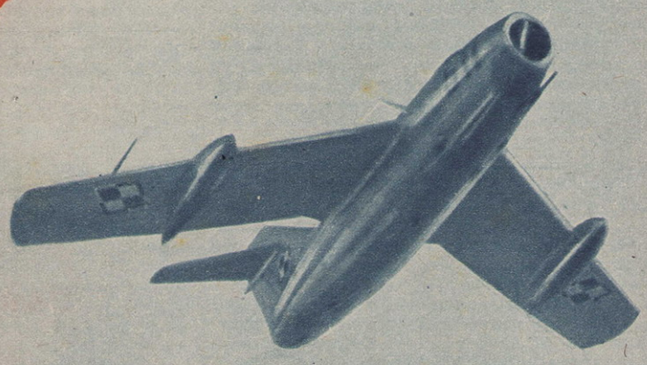
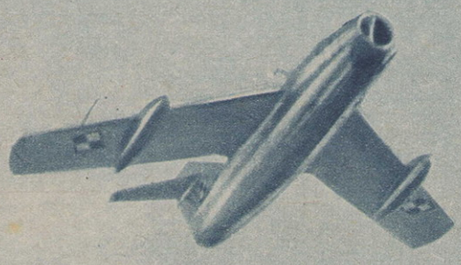
Skrzydlata POLSKA





MUSIMY RÓWNIEŻ PODZIĘKOWAĆ NASZEJ BOHATERSKIEJ KLASIE ROBOTNICZEJ, KTÓRA W NASZYCH POLSKICH FABRYKACH WYKONUJE DLA NAS NAJBARDZIEJ NOWOCZESNY SPRZĘT LOTNICZY.

(Z przemówienia Wiceministra Obrony Narodowej, Szefa Sztabu Generalnego WP gen. broni Jerzego Bordziłowskiego, w Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego)

1 MAJA

NR 200 (18) • 1 MAJA 1955 • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

NIECH ŻYJE 1 MAJA – DZIEŃ MIĘDZYNARODOWEJ SOLIDARNOŚCI MAS PRACUJĄCYCH, DZIEŃ BRATERSTWA ROBOTNIKÓW WSZYSTKICH KRAJÓW!

INSTYTUT LOTNICTWA *czci* ŚWIĘTO PRACY

DZISIAJ, w dniu 1 maja cały kraj przybrał odświętną szatę. Miasta i wsie toną w czerwieni flag i transparentów. Wzdłuż całej trasy pochodu — jak czerwone, białe i niebieskie kwiaty, zajaśniały pęki chorągwi. Wielotysięczne rzesze ludzi pracy manifestują swą dumę i radość.

Obok robotników, chłopów, pracowników naukowych, inteligencji — godnie czczą dzisiejsze święto lotnicy. Oni to w przeddzień 1 Maja zrealizowali wiele cennych zobowiązań, które przyczynią się do jeszcze większej popularyzacji lotnictwa, do jeszcze większych osiągnięć w aeroklubach i przyśpieszą pracę dla przemysłu lotniczego. Przede wszystkim wiele powodów do radości mają pracownicy ważnej placówki naukowo-badawczej — Instytutu Lotnictwa. Oni bowiem, podejmując zobowiązania indywidualne i zespołowe, głównie zwrócili uwagę na polepszenie jakości swojej pracy. Zobowiązania dotyczą nowych metod badań nad polepszeniem jakości sprzętu lotniczego, uruchomienia laboratoriów, podnoszenia kwalifikacji personelu fachowego, przyswajania wypróbowanych metod naukowo-badawczych Związku Radzieckiego oraz ich analizy pod kątem zastosowania w Instytucie.

Ściśle przede wszystkim przestrzegana jakość pracy Instytutu łączy się nierozerwalnie z bezpieczeństwem lotów i jest jednym z podstawowych warunków troski o człowieka. Wychodząc z tego założenia grupa inż. Juliana Bojanowskiego w składzie: technik Zbigniew Arwar, pilot Adam Brzoza oraz mechanicy — Feliks Kalinowski, Wacław Szmajdowicz i Hieronim Jasiński wykazali wiele dobrej woli i poświęcenia kończąc na dzień 12 kwietnia br. przeprowadzanie próby udoskonalonego szybowca „Jaskółka-Z". Zobowiązanie to polegało na skróceniu homologacji prototypu z przeciętnie trwającej trzy miesiące do trzech tygodni!!!

Przyspieszając prace przy „Jaskółce-Z" załoga będzie mogła wcześniej zająć się badaniami nad właściwościami szybowca radzieckiego „A-9". Przeszedł on już próby techniczne i obecnie rozpoczął próby w locie. W następnej kolejności zostanie opracowane zagadnienie szybowca bezogonowego z ruchomymi skrzydłami — jednoosobowej wyczynowej maszyny doświadczalnej.

Oprócz wielu konkretnych i bardzo wartościowych dla przemysłu lotniczego zobowiązań pierwszomajowych, podjętych przez Instytut Lotnictwa, zwracają uwagę takie jak Jana Girucia — ślusarza z warsztatów. Zaprojektował on i wykonał wiertarkę wysokoobrotową do dokładnych robót wiertarskich. Także młody ZMP-owiec Edward Sijka — ślusarz montażowy konstrukcji lotniczych, zasługuje na wyróżnienie ze względu na swoją sumienną trzyletnią pracę, w czasie której stał się z ucznia odpowiedzialnym i wzorowym fachowcem lotniczym.

Ślusarz Jan Giruć podczas pracy na wiertarce wysokoobrotowej swojej konstrukcji.

1 MAJ RADOŚCI

Cieszmy się bracia, z wiosny uroczej,
Tak odrodzenia spełni się cud:
Pierwszy dzień Maja — to dzień proroczy,
Zdobędzie szczęście zwycięski lud!...

Tak brzmiały na ulicach Warszawy słowa starej pieśni rewolucyjnej, śpiewanej w pochodach pierwszomajowych za czasów burżuazyjnej Polski. Pod gradem ciosów pałek granatowej policji, w atmosferze faszystowskiego terroru, ciągłych masakr robotniczych pochodów — lud polski nieugięcie walczył wówczas o prawo do lepszego życia.

1 Maj, dzisiaj radosne, zwycięskie święto pracy, święto uroczyście obchodzone przez proletariat całego świata — było przed laty dla ciemiężców Polski symbolem nieuchronnie zbliżającego się końca ich władzy, przejmowało bladym strachem wypasionych fabrykantów, bankierów i obszarników. Od 1 maja 1890 roku, kiedy na ulice miast niemieckich, włoskich, angielskich, francuskich wyszły tysięczne rzesze robotników, kiedy w Warszawie rozbrzmiała bojowa pieśń Proletariatu — „Warszawianka" — kapitalistyczni gnębiciele ludu pracującego nie zaznali spokoju.

W walce o prawa do życia i sprawiedliwości w jeden tor zbiegły się drogi polskiego i rosyjskiego proletariatu. Wbrew nacjonalistycznej propagandzie usiłującej siać nienawiść między polskim i rosyjskim narodem, wbrew zbrodniczym „teoriom" głoszącym wrogość Polaków i Rosjan, „...robotnik polski i rosyjski wzajemnej nie znał nienawiści. Obydwóch tropił szpicel carski i ścigał gończy list ochrany, obydwóch nahaj siekł żandarmski — dla obu Sybir i kajdany..." *).

Jakież to dla nas odległe dzieje! Polska Ludowa, wyzwolona przez żołnierzy bratniego Związku Radzieckiego, oddycha dziś pełnią wolności i szczęścia. Wspaniały owoc wydały czasy, kiedy — jak to opisał poeta Leon Pasternak — „polski komunista... radzieckich bronił pięciolatek", a „górnik na Uralu... na odsiecz więźniom kapitału i strajkującym szedł Zagłębia"! Jesteśmy dziś państwem, z którym muszą się liczyć wszyscy nasi nieprzyjaciele: silnym, mądrze rządzonym, potrafiącym skutecznie bronić swej pokojowej pracy.

Polska Ludowa podniosła święto pierwszomajowe do rangi święta ogólnonarodowego. Radosny jest dzisiaj nasz 1 maj. W dniu tym Ojczyzna nasza dokonuje przeglądu swych sił, święci radość pracy dokonanej i tej, która przyjdzie, która z ukochanej naszej Polski uczyni kraj jeszcze bogatszy, silniejszy i piękniejszy.

Mamy dziś mocne, trwałe podstawy do radowania się. Któż bardziej jak nie my, lotnicy, może naocznie stwierdzić, jak dalekimi stały się czasy, kiedy Ojczyzna nasza mogła stawać się łupem najeźdźców żądnych łatwego podboju!

Mamy dziś czym i wiemy w jaki — najbardziej dotkliwy sposób — odpowiedzieć tym co chcą nam przeszkodzić w pokojowej pracy: panom spod znaku dolara i bomby atomowej. Wystarczy tylko popatrzeć w niebo i jeszcze raz dobrze sobie uprzytomnić: to nasze, polskie samoloty chronią Polski Ludowej! To nasze, najbardziej nowoczesne myśliwce, szturmowce i bombowce odrzutowe patrolują nad miastami i wsiami Ojczyzny, strzegą Jej granic przed zakusami imperialistów. To te same eskadry, które z rykiem silników widzimy przelatujące nad 1-majowymi defiladami, pomnożone w setki — gotowe są każdego dnia i każdej nocy, w deszcz i mgłę, śnieg i zawieruchę unieszkodliwić najlepszych „asów" na „superfortecach", dając im jedną tylko drogę: w dół!

W radosnym dniu święta 1-Majowego z uczuciem pewności, niewzruszonego spokoju i silnej wiary w potęgę naszej Ludowej Ojczyzny i całego obozu pokoju kroczymy w pochodach na ulicach Warszawy i innych miast. Zbrodniarzom zaś, wymachującym bronią atomową w naszym kierunku, odpowiadamy słowami Bolesława Bieruta, wygłoszonymi na akademii z okazji 10 rocznicy podpisania Układu radziecko-polskiego: „...zdołamy ostudzić głowy atomowych awanturników... każda próba prowokacji zakończy się dla nich druzgocącą klęską".

Witamy radośnie dzień 1 Maja! Witamy święto twórczej, pokojowej pracy, święto siły, dobrobytu i szczęśliwego jutra!

Niech żyje 1 Maj!

(z)

*) Leon Pasternak: „Rodowód".

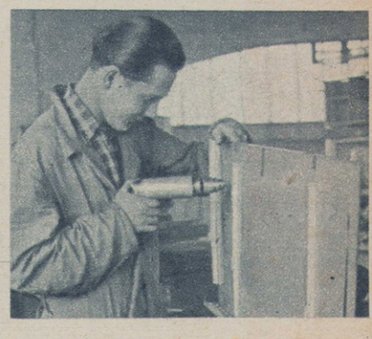
Inż. Julian Bojanowski dokonuje pierwszego przeglądu szybowca.

Również Janusz Bełkowski — tokarz, podobnie do Sijki pracę w Instytucie rozpoczął jako uczeń. Obecnie jest już inicjatorem obniżki kosztów własnych; wprowadził on natychmiastowe wyłączanie tokarki z chwilą przerwania pracy, co daje warsztatom duże oszczędności energii elektrycznej. Inż. Donat Gruszczyński zobowiązał się na przykład przetłumaczyć z języka niemieckiego cenną książkę o zagadnieniu regulacji mechanizmów napędów sterowania, a wszyscy pracownicy zbudować park sportowy. W maju więc młodzież Instytutu korzystać już będzie z dwóch nowozbudowanych boisk do siatkówki, a w następnych miesiącach także z boisk koszykówki i tenisa.

Zobowiązania te, podjęte przez 95% pracowników, w większości zostały już wykonane, a pozostałe są w toku realizacji. Ciągle jeszcze napływają meldunki zarówno z Instytutu jak i innych placówek lotniczych o uczczeniu czynem święta 1 Maja.

H. J.

Ślusarz montażowy konstrukcji lotniczych Edward Sijka montuje element samolotu.



Inżynierowie Bojanowski i Makaruk oraz pilot Adam Brzoza opracowują wyniki badań nad wariometrem energii całkowitej. *Foto: J. Perkowska — IL (4)*

TO ZA WAMI, ZA WASZYMI SAMOLOTAMI BIEGNĄ PRZEPOJONE UFNOŚCIĄ I MIŁOŚCIĄ SPOJRZENIA ROBOTNIKÓW I CHŁOPÓW

(Przemówienie Wiceministra Obrony Narodowej, Szefa Sztabu Generalnego WP — gen. broni Jerzego Bordziłowskiego, w Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Jana Krasickiego)

Oficerowie, podchorążowie — żołnierze!

W imieniu Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, w imieniu generałów, oficerów, podoficerów i szeregowców naszego Ludowego Wojska pozdrawiam Was i składam serdeczne gratulacje z okazji nagrodzenia Szkoły wysokim odznaczeniem państwowym — Orderem Sztandar Pracy II klasy i nadania jej imienia Jana Krasickiego.

10 lat historii Szkoły, to 10 lat żmudnej i trudnej pracy, to 10 lat wiernej i oddanej służby narodowi polskiemu.

Szkoła Wasza wykonuje jedno z najbardziej trudnych, lecz równocześnie zaszczytnych zadań — szkoli i wychowuje kadry oficerskie dla skomplikowanego i zarazem niezmiernie ważnego rodzaju Wojsk Sił Zbrojnych Polski Ludowej — dla naszego lotnictwa.

Wasza Szkoła z honorem wykonywała i wykonuje postawione przed nią zadania. To wychowankowie Waszej Szkoły po mistrzowsku pilotują nowoczesne odrzutowe samoloty, to oni dowodzą kluczami, eskadrami, pułkami i dywizjami naszego lotnictwa, to oni stoją nieugięcie na straży powietrznych granic Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dzisiejsze osiągnięcia, to przede wszystkim wynik braterskiej pomocy Armii Radzieckiej. Zawdzięczamy je Waszym pierwszym instruktorom — oficerom lotnictwa radzieckiego, którzy przekazywali swe bogate doświadczenie polskim lotnikom, pomagali organizować, rozwijać i umacniać dorobek Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Osiągnięcia Szkoły, to zasługa Waszych dowódców i instruktorów, wykładowców i pracowników aparatu partyjno-politycznego, którzy nie szczędzą trudu ni wysiłku, aby wyszkolić i wychować podchorążych na wysoko kwalifikowanych pilotów i nawigatorów.

Osiągnięcia Szkoły są niewątpliwie naszym wspólnym dorobkiem, lecz przede wszystkim musimy podziękować naszej partii, jej kierownictwu z tow. Bierutem na czele i rządowi ludowemu za stałą troskę i opiekę, za to, że nie szczędzą nam pomocy w zapewnieniu Szkole odpowiednich dla jej trudnych zadań warunków szkolenia i bytu.

Musimy również podziękować naszej bohaterskiej klasie robotniczej, która w naszych polskich fabrykach wykonuje dla nas najbardziej nowoczesny sprzęt lotniczy.

Naród nasz nadal nie będzie szczędzić wysiłku, aby synom swoim dać doskonałe, szybkie, zwrotne i groźne samoloty bojowe. Chcemy wszyscy, aby rosły i rozwijały się nasze pododdziały i oddziały lotnicze, aby stały się groźnym ostrzeżeniem dla wrogów narodu polskiego. Musimy jednak pamiętać, że nawet najbardziej doskonały sprzęt, to jeszcze nie wszystko. Ważne jest przede wszystkim, kto ten sprzęt obsługuje. A więc ludzie, którzy opanowali technikę lotniczą, dobrze wyszkoleni, o wysokich walorach moralno-bojowych — są tą groźną siłą.

Ci ludzie, to przecież Wy — oficerowie i podchorążowie. To Wy jesteście skrzydlatymi obrońcami Ojczyzny.

Naród polski powierzył Wam to, co jest dlań najdroższe — ochronę twórczej, pokojowej pracy robotników i chłopów — obronę powietrznych granic Ojczyzny. To za Wami, za waszymi samolotami biegną przepojone ufnością i miłością spojrzenia robotników i chłopów, to Wam lotnikom — najgłośniej i najmocniej biją brawa na defiladach. To zobowiązuje Was do jeszcze wydajniejszej pracy szkoleniowej; musicie być godni tej miłości, zaufania, opieki.

Bezgraniczna miłość Ojczyzny, wierność przysiędze wojskowej, oddanie władzy ludowej i partii — to podstawowe zalety polskiego lotnika.

Bierzcie wzór z najlepszych synów narodu polskiego — Czarnieckiego i Kościuszki, Dąbrowskiego i Bema. Niech oni będą dla Was przykładem wiernej i odanej służby Ojczyźnie. Wzorujcie się na życiu i walce płomiennych patriotów i rewolucjonistów — Waryńskiego, Dzierżyńskiego, Buczka, Nowotki i Świerczewskiego. Uczcie się gorącego umiłowania Ojczyzny, zdolności do poświęceń od Jana Krasickiego, którego imię od dziś nosi Wasza Szkoła.

Z miłością do Ojczyzny powinny iść w parze wysoka wiedza wojskowa i kunszt lotniczy, wzorowa, żelazna dyscyplina. Płomienny patriota i mistrz sztuki lotniczej w jednej osobie — oto kim musi stać się każdy żołnierz naszych Wojsk Lotniczych.

Oficerowie, podchorążowie — żołnierze!

Naród polski z wielkim poświęceniem i energią buduje swe lepsze jutro — ustrój socjalistyczny. Nasze osiągnięcia w pokojowym budownictwie są ogromne. Naród nasz całym sercem pragnie pokoju. Ale dążenia imperialistów zmuszają nas do tego, aby coraz więcej uwagi zwracać na umocnienie naszej obronności. Nie pozwolimy, aby wczorajsi kaci Majdanka, Lidic i Oradour przeszkodzili nam w twórczej pokojowej pracy.

Dlatego też całe nasze wojsko, wykonując rozkaz Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego — nieustannie podnosi gotowość bojową oddziałów i pododdziałów, umacnia potęgę naszych Sił Zbrojnych. Żołnierze ludowego Wojska Polskiego nie zadowalają się dotychczasowymi osiągnięciami, pomni tego, że kto się zatrzymuje, ten pozostaje w tyle.

Wojska Lotnicze mają do wykonania trudne i odpowiedzialne zadania, ich znaczenie we współczesnym boju jest ogromne.

Każdy ptak drapieżny, który by spróbował zasłonić zbrodniczymi skrzydłami słońce nad polską ziemią — musi spotkać się ze zdecydowaną odprawą — jego powrotna droga musi prowadzić tylko w jednym kierunku — w dół.

Szkoła Wasza przygotowuje kadry dla oddziałów lotniczych, hartuje je, wychowuje.

Życzę Wam drodzy lotnicy dalszych sukcesów w pracy dla dobra Ludowego Lotnictwa, dla przysporzenia potęgi i mocy naszej umiłowanej Ojczyzny — Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. broni Jan Turkiel zapoznaje matkę Jana Krasickiego — Marię Krasicką z historią rozwoju lotnictwa polskiego.

Wiceminister Obrony Narodowej, Szef Sztabu Generalnego WP — gen. broni Jerzy Bordziłowski dekoruje sztandar Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego Orderem Sztandar Pracy II klasy. *Foto: WAF (3)*

PAMIĘTNE DNI

...Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego

W pełnym przedświątecznego napięcia nastroju stanęły na placu dnia 15 kwietnia br. po południu pododdziały Oficerskiej Szkoły Lotniczej do uroczystego Apelu przed pięknie udekorowaną trybuną. Najstarsza w Polsce Oficerska Szkoła Lotnicza uroczyście obchodziła 10-lecie swego istnienia.

...Przemawia Komendant Szkoły. Przemawiają wychowankowie, zajmujący dziś poważne stanowiska w Wojskach Lotniczych. Mówią oni o trudnych początkach Szkoły, o osiągnięciach jej absolwentów, życzą stanowi osobowemu OSL dalszych sukcesów.

Na uroczystość 10-lecia Szkoły przybyło z różnych stron Polski wielu jej wychowanków, pełniących służbę w oddziałach bojowych. Niektórzy z nich przylecieli na bojowych maszynach, wykazując mistrzowskie opanowanie pilotażu.

W pierwszym dniu uroczystości przodujący wykładowcy, instruktorzy, podchorążowie i pracownicy cywilni otrzymali cenne nagrody, a wieczorem w klubie oglądano doskonale przygotowany program ponad 200-osobowego zespołu artystycznego Szkoły.

*

Następnego dnia do Oficerskiej Szkoły Lotniczej przybyli: Wiceminister Obrony Narodowej, Szef Sztabu Generalnego WP gen. broni Jerzy Bordziłowski, Dowódca Wojsk Lotniczych gen. broni Jan Turkiel, Przewodnicząca Zarządu Głównego ZMP — Helena Jaworska. Obecni byli również matka i brat Janka Krasickiego, przedstawiciele partii i władz miejscowych oraz zaproszeni goście z innych oddziałów wojskowych.

Następuje uroczysta chwila. Komendant Szkoły odczytuje Rozkaz Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego o nadaniu Szkole imienia Jana Krasickiego. Następnie odczytana zost je Uchwała Rady Państwa o odznaczeniu Szkoły Orderem Sztandar Pracy II klasy.

Przy dźwiękach Hymnu Narodowego poczet sztandarowy występuje na środek, przed front. Generał broni Bordziłowski dokonuje aktu dekoracji Orderem Sztandar Pracy II klasy.

Następnie Dowódca Wojsk Lotniczych udekorował przodujących oficerów Szkoły odznaczeniami przyznanymi im przez Radę Państwa.

Na trybunę wstępuje Wiceminister Obrony Narodowej, Szef Sztabu Generalnego WP — gen. broni Jerzy Bordziłowski. Przemawia krótko, po żołniersku. (Pełny tekst przemówienia podajemy na str. 2).

Przewodnicząca ZG ZMP — tow. Helena Jaworska w swym przemówieniu wyraziła przekonanie, że fakt nadania Szkole imienia Jana Krasickiego przyczyni się do umocnienia więzi ZMP-owskich organizacji z lotnictwem.

...Orkiestra gra marsza. Przed trybuną honorową defilują pododdziały szkoły. Potem instruktorzy i wykładowcy oprowadzają gości po wspaniale wyposażonych gabinetach i salach wykładowych, zapoznają z warunkami życia i szkolenia podchorążych.

Przenosimy się do klubu. Za stołem prezydialnym zasiadła matka i brat Janka Krasickiego — Maria i Witold Krasiccy. Burzą oklasków powitali podchorążowie wystąpienie Marii Krasickiej, jej proste, pełne matczynej miłości i dumy wspomnienia o Janku. „Sądzę — powiedziała ona w zakończeniu swego przemówienia — że najlepiej wyrazicie jedność serca z Jankiem, gdy będziecie pełni zapału do pracy i nauki, czego Wam życzę z głębi serca".

*

W niedzielę 17 kwietnia cały skład osobowy w podniosłym nastroju złożył podpisy pod Wiedeńskim Apelem Światowej Rady Pokoju.

Po południu Szkoła gościła u siebie „Mazowsze", którego występ nagrodziła serdecznymi oklaskami.

...Orkiestra gra marsza. Przed trybuną honorową OSL defiluje poczet sztandarowy na czele pododdziałów Szkoły.

Dekoracji sztandaru Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych im. gen. Walerego Wróblewskiego Orderem Sztandar Pracy II klasy dokonał Wiceminister Obrony Narodowej, gen. bryg. Kazimierz Witaszewski.

...i Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych im. gen. Walerego Wróblewskiego

SOBOTA. 16 kwietnia. Na placu stoją zwarte szeregi żołnierskie. Na trybunie generalicja, wychowankowie Szkoły, przedstawiciele partii i władz państwowych.

Następuje uroczysty moment odczytania rozkazu Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego o nadaniu TSWL imienia generała Walerego Wróblewskiego oraz Uchwały Rady Państwa o odznaczeniu Szkoły Orderem Sztandar Pracy II klasy.

W głębokiej ciszy poczet występuje do dekoracji sztandaru, której dokonuje Wiceminister Obrony Narodowej, Szef Głównego Zarządu Politycznego WP gen. bryg. Kazimierz Witaszewski. Twarze żołnierzy wyrażają wzruszenie i radość, czują się oni dumni z wysokiego wyróżnienia Szkoły.

Do trybuny zbliżają się oficerowie, którym Rada Państwa przyznała wysokie odznaczenia. Srebrne Krzyże Zasługi otrzymują między innymi kpt. Świderek, kpt. Derewnicki, oficerowie, którzy są w Szkole bez przerwy od lat 10-ciu.

Zabrał głos gen. bryg. Witaszewski. Z okazji 10-lecia złożył on składowi osobowemu TSWL życzenia dalszych osiągnięć w służbie i szkoleniu, w umacnianiu siły obronnej naszego państwa ludowego. Wiceminister wskazał, że postać płomiennego rewolucjonisty, bohatera narodowego Walerego Wróblewskiego, tak chlubnie zapisana w historii Polski, winna być przykładem dla całego stanu osobowego w patriotycznym wypełnianiu obowiązku żołnierskiego.

„W ciągu 10-ciu lat istnienia władzy ludowej — stwierdził generał bryg. Witaszewski — Polska przekształciła się z kraju zacofanego w kraj silny, w kraj potężnego przemysłu. Tych wspaniałych osiągnięć strzeże ludowe Wojsko Polskie, a klasa robotnicza potrafiła wyposażyć to wojsko w najnowocześniejszy, najdoskonalszy sprzęt".

„Życzę Wam — zakończył Wiceminister Obrony Narodowej — żeby odznaczenie Szkoły i nadanie jej imienia wielkiego Polaka generała Walerego Wróblewskiego natchnęło Was do jeszcze większych wysiłków, do jeszcze ofiarniejszej służby".

Defilada składu osobowego Szkoły zamknęła część oficjalną uroczystości. Gen. bryg. Witaszewski wraz z towarzyszącymi mu osobami zwiedził następnie wystawę racjonalizatorską.

W godzinach popołudniowych generalicja, zaproszeni goście i kadra Szkoły wraz z rodzinami uczestniczyli w przyjęciu wydanym przez Komendanta TSWL. Wieczorem w klubie odbyła się zabawa.

*

Dnia 17 kwietnia od wczesnych godzin porannych skład osobowy TSWL składał podpisy pod Apelem Wiedeńskim.

*

Obchody 10-lecia TSWL zakończyły się. Szkoła wstąpiła w nowy okres swej działalności, która przysporzy naszemu lotnictwu dalszych zastępów dobrze wyszkolonych specjalistów technicznych.

ADAM SPYTEK

W chwilę po dekoracji sztandaru Szkoły Orderem Sztandar Pracy II klasy komendant szkoły prezentuje udekorowany sztandar składowi osobowemu.

Zaufanie

WIATR „gra" na linkach „abecaka". Silny wiatr, silniejszy niż przed południem. Sąsiednia grupa przerwała loty.

— Będziemy?... — głos pytającego brzmi nutką nieśmiałej nadziei, twarz wyraża jakąś nieokreśloną bliżej tęsknotę, wzrok utkwiony w szybko pędzące po niebie chmury.

— Czy będziemy? — powtarzam półgłosem pytanie.

Chłopcy chcą latać, pociąga ich urok przygody. Ten, co mnie zagadnął, też rwie się do góry. Nieśmiało pyta, bo wie, że warunki się pogorszyły, widocznie nie ma wielkiej nadziei na to, bym dalej prowadził loty.

Kilka dni temu grupa nasza rozbiła szybowiec. W śmiesznie łatwych warunkach — pilot „stracił głowę". I od tego czasu „czegoś" im brak. Latają wprawdzie nie gorzej, niż przedtem, ale... Przecież wyczuwam nastrój jakiejś wymuszoności między nimi. Nie czują się „władcami przestworzy", nie widać w nich stanowczości w skądinąd poprawnym wykonywaniu zadań. Czy to wpływ tamtego wypadku? I jak wygląda instruktor, który nie potrafi przełamać złej passy w grupie?

...A może teraz właśnie nadarza się ku temu okazja? Silny wiatr, rzucanie i świadomość, że nie stanowi to dla nich przeszkody nie do pokonania...

— Będziemy latać!

Różnie reagują na to. Jedni uśmiechają się — jakby z westchnieniem ulgi, inni — mrugają znacząco na kolegów, inni znów — spoglądają na niebo, chmury i wierzchołki drzew uginanych przez wiatr.

— Będziemy latać. Wiatr jest silny. Warunki trudne. Na pewno spotkacie się w górze z rzucaniem. To nic. Wszystko róbcie tak, jak zawsze, tylko... lepiej. Po prostu dokładniej, bardziej stanowczo, z rozwagą... No, na start!

Rozpierzchli się jak stado wróbli. Zaraz szybowiec gotów będzie do startu. Który z nich ma lecieć?

Uwaga moja zatrzymała się na Stefanie. Lata dobrze, ma najmniej błędów z całej eskadry. Ale czy to właśnie nie jest źle? Czy nie lata trochę bez temperamentu? Czemu nie czuje potrzeby pobaraszkowania w powietrzu, chociażby kosztem bury ze strony instruktora? Jest tu jednym z najmłodszych — ma niecałe 17 lat. Czy dlatego wyczuwa się w nim tę nieśmiałość, która przebija w rozmowach ze mną, gdy omawia swój lot, czy też w stosunkach z kolegami. Jak się teraz zachowa? Tak, pierwszy poleci on.

— Stefan, do maszyny!

Po chwili wystartował. Zadanie łatwe — 4 razy po 90 stopni i lądowanie za wyciągarką. Start dobry — o, już dostał się w strefę rzucania. Wysokość dobra, teraz przejdzie do zakrętu. Cholera! Zawsze przed zakrętem daje za dużą szybkość. Myśliwiec! O, porządnie go szarpnęło.

— Pochyl więcej! — krzyczałem, jak gdyby mógł mnie usłyszeć. — Co on robi — wycofuje z zakrętu! Idiota! Zapomniał jakie ma zadanie, czy co? Leci prosto — lot hangarowy...

Nie mogłem nawet krzyczeć na niego, gdy po locie usprawiedliwiał się z niewykonania zadania. Czułem tylko doń żal za to, że zawiodły moje nadzieje, że nie pomógł mi w ugruntowaniu w każdym z członków eskadry poczucia zdolności przezwyciężania przeszkód. Żal za to, że nie chcąc powtórzenia podobnego wypadku, musiałem zawiesić w tym dniu loty. I widziałem po jego oczach, że miał nie mniejszy żal o to samo do siebie.

W kilka tygodni potem żegnałem Stefana, gratulując mu zdobycia tytułu pilota szybowcowego III klasy. Drogi nasze rozeszły się.

Spotkałem się z nim w drugim końcu Polski, w kilka lat później. Odwiedzałem tam w miejscowym aeroklubie kolegę. Ponieważ miał jeszcze coś do załatwienia, czekałem na niego przed hangarem. Z pola startowego wracali skoczkowie, niosąc torby ze spadochronami. Sylwetka jednego z nich wydała mi się znajoma. Gdy podeszli bliżej, poznałem Stefana. Nawet się wiele nie zmienił, tylko wyrósł trochę i nabrał jak gdyby innego wyrazu twarzy.

— Instruktor pochwalił Stefana za duże opanowanie przy skoku... — dobiegł mnie strzęp rozmowy prowadzonej przez dwóch skoczków.

— Dzień dobry kolego Stefanie! — podszedłem do niego, gdyż zamyślony, nie zauważył mnie.

— A, instruktor Jaroń. Dzień dobry, cieszy mnie, że się spotykamy. Czy może przeniesienie do naszego aeroklubu?

— Nie, tylko przelotem tu wpadłem. Już po skoku? Słyszałem, że dobrze poszło, dostaliście pochwałę...

— Eee, — poszło... Chociaż właściwie tak, poszło dobrze. A pamiętacie instruktorze mój sławny lot „burzowy"...?

— Tak, pamiętam, ale to było tak dawno...

— Trzy lata temu. Prawda, to już dobry kawał czasu. Ale tamten dzień jest dla mnie zawsze aktualny, miał on swój dalszy ciąg dzisiaj. Czy zechcecie posłuchać?

— Chętnie.

Poszliśmy obok siebie przez trawę lotniska, a on zaczął opowiadać:

— Ciężko przeżyłem tamten dzień. Nie, nie w powietrzu. Tam czułem się dobrze, nawet przyjemnie w tym kołysaniu. Zacząłem się tym upajać, że zapomniałem nawet o zadaniu. A potem nagle uświadomiłem sobie, że trzeba robić zakręt. Oddałem drążek i położyłem szybowiec na skrzydło, a tu czuję, że coś jakby przeciwdziała zakrętowi, coś jakby wiatr zablokował stery. Pochyliłem głębiej — to samo. I wtedy załamałem się — brak było mi decyzji, wytrwałości, a tak lekko i wygodnie wydawało się lecieć przed siebie... naprzód. Nie myślałem w tamtej chwili o zadaniu, lecz o szybowcu nie chcącym słuchać sterów. Trzymał się dobrze i pruł dalej. Nie odczuwałem wcale strachu, a raczej po prostu jakiś fatalizm, który kazał mi lecieć właśnie prosto...

A zdałem sobie ze wszystkiego sprawę dopiero na ziemi, kiedy musiałem spojrzeć instruktorowi w oczy. I to było moje ciężkie przeżycie — świadomość, że mój instruktor zawiódł się na mnie, że ja zawiodłem zaufanie instruktora, który sadzając mnie wtedy do maszyny miał jakiś cel po temu.

— No, to już minęło, po cóż więc robić sobie wyrzuty — wtrąciłem.

— Powiedziałem już, że tamten dzień miał swój dalszy ciąg dzisiaj. Tak jest. Jakoś tak się złożyło, że od czasu, gdy się widzieliśmy nie miałem styczności z powietrzem — mieszkałem z dala od lotniska. Dojeżdżać nie mogłem. I dziś od trzech lat po raz pierwszy poczułem pod sobą wolną przestrzeń. Dziś miałem pierwszy skok. Pierwszy raz siedziałem w kabinie samolotu, pierwszy raz znowu znalazłem się na takiej wysokości. I dziś może po raz pierwszy twardo postanowiłem sobie, że nic mi nie stanie na przeszkodzie, że nic mnie nie zaskoczy, że nic nie uczyni mnie niezdecydowanym, że wszystko musi być tak jak ja chcę. To wszystko sobie postanowiłem, gdy siedziałem jeszcze na ziemi i patrzyłem jak wykonują skoki moi koledzy. Niektórzy skakali już po raz któryś tam z rzędu, a na twarzach wielu przy wsiadaniu do kabiny samolotu widniało uczucie nieswojości, po prostu strachu. I ja patrząc — bałem się. Rzucić się z wysokości 600 m głową w dół...

Wtedy stanął mi przed oczami tamten dzień. Uczucie pogardy i litości nad samym sobą, gdy stawałem przed instruktorem po niewykonaniu zadania. Jakaś głucha złość, rozpacz, że to właśnie ja musiałem być tym, na którym właśnie instruktor się zawiódł. Czy teraz też mam to samo powiedzieć o sobie? Ja, który chciałem być mężczyzną, prawdziwym mężczyzną zdolnym zaimponować innemu mężczyźnie, kobiecie i wreszcie — sobie.

I udało mi się, odniosłem to ciche, wewnętrzne zwycięstwo. Ciche, bo ono to przyniosło mi ogromne zadowolenie. Wsiadałem do kabiny bez najmniejszego uczucia tremy czy niezdecydowania. Słowa instruktora były dla mnie radosnym potwierdzeniem własnego, wewnętrznego zwycięstwa. I właśnie wam, jako instruktorowi w dużej mierze zawdzięczam to moje zwycięstwo. Instruktor pierwszy zaufał w moje siły, ja niestety — zawiodłem. Ale teraz nie zawiodę już niczyjego zaufania, a głównie — własnego.

ANDRZEJ KISZKIS

WŁODZIMIERZ MAJAKOWSKI

LATAJĄCY PROLETARIUSZ

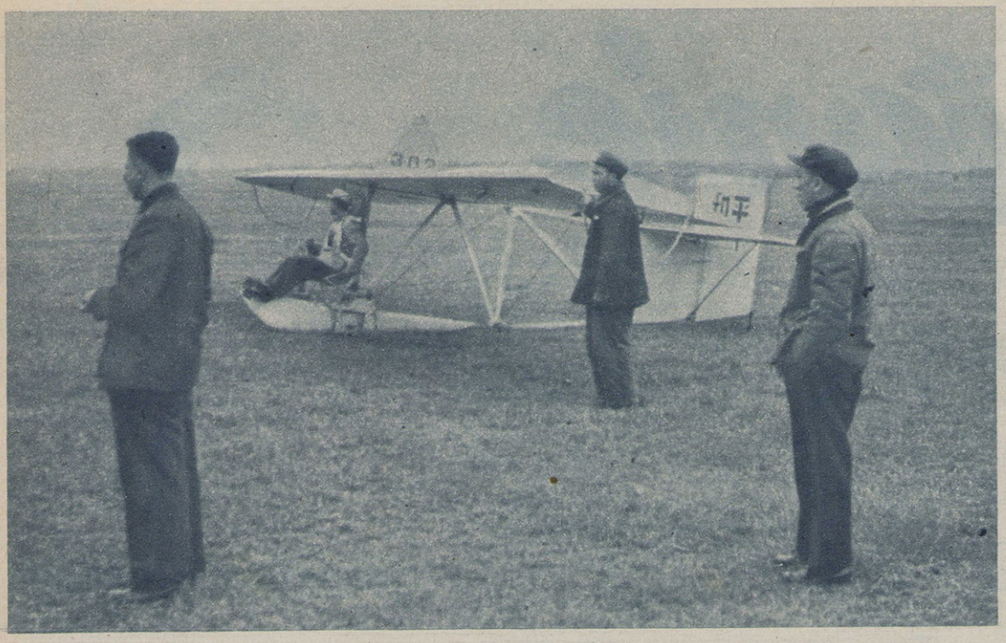
(wyjątek z poematu)

Na niebo
wleźć się stara już
burżujów
zła gromada.
Towarzysz
proletariusz
niech
na samolot siada!
Wracajcie,
napastnicy,
przez chmury
z gwizdem
rwąc.
My lotnicy,
bojownicy
robotniczo-chłopskich wojsk!

Gdzie nie przejadą
konie,
nie przejdzie
marsz
piechoty,
tam
tylko
lotnik goni
najeźdźców
samoloty.
Skrzydłami
sypiąc iskry,
w obłoki
gnajmy wprost!
My lotnicy,
bojownicy
robotniczo-chłopskich wojsk!

Dziś
próby sił
potrzeba,
czerwieńcie drogę
krwią,
pod same
stropy nieba
komunę
wznoście swą.
Znak
władzy
robotniczej
wśród gwiazd
powiewa
lśniąc.
My lotnicy,
my lotniczki
robotniczo-chłopskich wojsk!

Przekład: ROBERT STILLER



Szybowiec „Dickson" w ośrodku szybowcowym w Czendu przypomina na pierwszy rzut oka „SG-38". Wszystkie zdjęcia autora artykułu.

CZENDU kolebka chińskiego SZYBOWNICTWA

Listy z Chin. 4

Mgr inż. WŁADYSŁAW NOWAKOWSKI
Szybowcowy Zakład Doświadczalny

PROWINCJA Syczuan — leżąca w środkowym dorzeczu rzeki Jang-tse-kiang — zwana jest spichrzem Chin.

Łagodny klimat, urodzajna ziemia i niezwykła pracowitość mieszkańców tej prowincji potrafią na obszarze zbliżonym do obszaru Polski (309,8 tys. km²) nie tylko wyżywić dwukrotnie więcej ludności (około 60 milj.), ale jeszcze zaopatrywać w żywność — głównie ryż i owoce — inne prowincje Chin. Stąd — wspomniane na wstępie porównanie tej prowincji ze spichrzem.

Czytelnika, który mógłby z obawą pomyśleć, że odezwały się w nas jakieś agrotechniczne skłonności, muszę uspokoić, że cel naszego wyjazdu do tej prowincji był — pomimo wstępu — ściśle lotniczy.

W Czendu — zwanym również z angielska Chengtu — stolicy prowincji, znajduje się jedyny czynny do tej pory ośrodek szybowcowy Chińskiej Republiki Ludowej i chęć jego poznania skłoniła nas — właśnie — do opuszczenia na jakiś czas Pekinu.

Od kilkunastu dni jesteśmy już na miejscu. Spoglądając z okien naszego hotelu na otaczający park trudno wprost uwierzyć, że to już połowa grudnia, tyle widzimy wszędzie soczystej zieleni, kwitnących krzewów i kwiatów.

Piękny i egzotyczny jest Syczuan, ale nie łatwo jest się do niego dostać. Jedyna tu linia kolejowa łączy ze sobą dwa największe miasta tej prowincji: Czuncin (Chungking) z Czendu, nie mając połączenia z pozostałą siecią linii kolejowych Chin.

Do Syczuanu można tylko przylecieć, względnie przypłynąć rzeką Jang-tse-kiang. Ponieważ święta i Nowy Rok chcieliśmy spędzić w Pekinie, wybraliśmy w „tę stronę" pierwszą, szybszą możliwość.

Pekin opuściliśmy zamglony, tak że mieliśmy nawet obawę, że odlot zostanie odwołany. Wiedzieliśmy, że przelot na trasie Pekin — Czuncin jest trudny nawet w sprzyjających warunkach meteo, bo prawie przez cały czas przebiega nad pasmami wysokich gór.

Lecieliśmy samolotem „Li-2" należącym do Chińskich Linii Lotniczych, w towarzystwie Kierownika Pionu Lotniczego CKSO tow. Jin-Tsou oraz — znanego już czytelnikom — naszego tłumacza tow. Li-Si-ku. Warunki były naprawdę ciężkie. Przelot trwał około 10-ciu godzin z lądowaniem w Taijuań i Sian.

Gdy późnym popołudniem samolot podchodząc do lądowania wyszedł w pobliżu Czuncinu z chmur — w których, nawiasem mówiąc, przelecieliśmy drugą połowę trasy — zaskoczył nas widok, jaki nagle odsłonił się przed nami.

Przyzwyczajeni do ubogiej, suchej, brązowej ziemi okolic Pekinu, prostokątnych pól i poletek, prostokątnie zabudowanych miast i wiosek, nie mogliśmy w pierwszej chwili pojąć, skąd wzięło się — jak daleko tylko można było sięgnąć wzrokiem — mnóstwo „esów-floresów", którymi pocięta była zielona ziemia. Po chwili domyśliliśmy się, że są groble ryżowych poletek, tarasowo uprawianych na zboczach gór.

Droga z lotniska do miasta prowadzi przez góry, pnie się często karkołomnymi serpentynami i jest — jak większość dróg w tych stronach — bardzo wąska. Ponieważ od kilku dni mży tu drobny deszcz, droga jest oślizła i błotnista, tak że przy wymijaniu jeden z samochodów musi zawsze przystawać, zjechawszy ostrożnie nad jej stromy brzeg.

Powietrze jest parne i duszne. Czujemy jak z minuty na minutę wilgotniejsze są nasze ubrania i z zazdrością patrzymy na lekkie, płócienne ubrania wieśniaków, którzy — niekiedy goli do pasa — ale o olbrzymiej średnicy słomianymi kapeluszami na głowie, z niezwykłą zręcznością przenoszą do pobliskich osad owoce i jarzyny w koszach, zawieszonych na bambusowych prętach.

Widok mijanych osad najlepiej mówi o klimacie tych okolic. Pozwala on na budowę bardzo lekkich domków, wykonywanych często z prętów i mat bambusowych.

Szybko zapada zmrok. Z daleka widać już skupisko świateł Czuncinu, do którego zbliżamy się jego rozległymi przedmieściami, jadąc wysokim brzegiem rzeki Djalin, będącej dopływem Jang-tse-kiang. Już po ciemku przyjeżdżamy na miejsce — niegdyś rezydencji dostojników kuomintangu — dziś hotelu specjalistów w Czuncinie.

Następnego dnia robimy „wypad" do Peipej, miejscowości leżącej na północ od Czuncinu, znanej ze sportowego ducha jej młodzieży, oraz malowniczego ośrodka wczasowego. Celem naszym jest zbadanie możliwości zorganizowania tam ośrodka szybowcowego, by zdobyć tę młodzież dla lotnictwa.

Droga do Peipej prowadzi brzegiem Djalin, przedzierającej się przez góry. Ale jakżeż różne od naszych! Góry błotniste, robiące wrażenie warzywnego ogrodu. Łagodne ich stoki dzielą kręte groble na kaskadę poletek ryżowych, natomiast stoki bardziej strome oraz same groble obsadzone są różnymi jarzynami, rosnącymi w równych rzędach i szeregach. Tylko strome, kamieniste brzegi samej rzeki przypominają wyglądem nasze góry.

Nadszedł właśnie czas orki. W głębokim błocie i wodzie pól ryżowych brodzą nieznanej nam rasy krowy, o szaro-ziemistej, twardej sierści, zaprzęgnięte do soch, oraz podkasani, poganiający je wieśniacy.

Rzeki odgrywają w tej prowincji rolę głównych arterii komunikacyjnych, toteż nie dziwi nas wielka ilość płynących statków, barek, dżonek i zwykłych łodzi, załadowanych różnymi towarami. Intrygują nas tylko duże ilości — spławianego w dół rzeki — węgla.

„Tajemnica" wyjaśnia się wkrótce. W stromym, kilkuset metrowej wysokości brzegu kryją się bogate jego pokłady. Poziomymi, prowadzonymi od brzegu chodnikami „wysypywany" jest urobiony węgiel przy pomocy betonowych rynien wprost do przystani, w której załadowywany jest na barki.

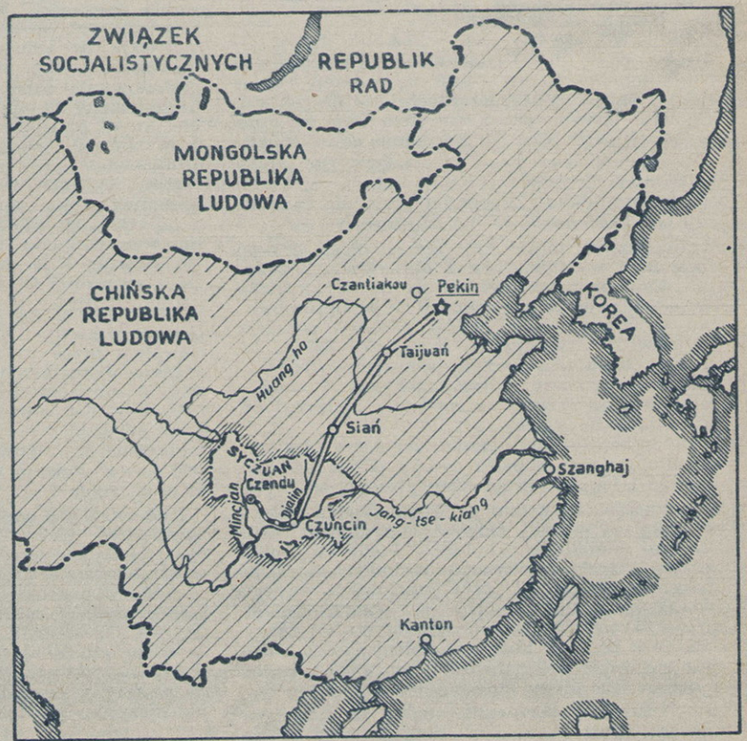
Widok ten zaskakuje nas w pierwszej chwili, tak silnie jesteśmy zżyci z wyobrażeniem, że po węgiel należy zjeżdżać w głąb ziemi, a nie „wchodzić" w nią poziomo!

Ośrodek wczasowy w Peipej przeszedł nasze oczekiwania. Czegoś podobnie uroczego i egzotycznego nie widzieliśmy w życiu. Przepiękne aleje, pergole, altany, wąwozy, groty, „zaciszne kąciki" z ławeczkami, wodospady i gorące źródła, a przede wszystkim roślinność! Wspaniała tropikalna roślinność z cienistymi bambusowymi i bananowymi zagajnikami na tle niezliczonej wprost ilości kwiatów!

Ośrodka szybowcowego w Peipej — niestety — nie będzie. W tej błotnisto-wodno-górskiej okolicy latanie możliwe jest jedynie na śmigłowcach.

Wieczór tego dnia przegawędziliśmy ze spadochroniarzami z Czuncinu, którzy dysponują ciekawej konstrukcji wieżą spadochronową (znaną czytelnikom „Skrzydlatej" z Nr. 6 z bieżącego roku), złożywszy im wizytę i zapoznawszy się z ich osiągnięciami.

Wyjazd do Czendu został zapowiedziany na dzień następny.



Trasa podróży powietrznej autora artykułu i proj. Humena z Pekinu do Czuncin.

Prof. Humen w towarzystwie Kierownika Pionu Lotniczego CKSO tow. Jin Tsou w parku hotelu specjalistów w Czuncin.

Rano badamy jeszcze możliwość wykorzystania do naszych celów kamienistej wysepki na Jang-tse-kiang, leżącej pod Czuncinem, zwiedzamy miasto — a raczej jego część, leżącą w klinie utworzonym przez rzeki Jang-tse-kiang i Djalin — żegnamy naszych czuncińskich towarzyszy i po obiedzie udajemy się w dalszą drogę do Czendu.

Linia kolejowa biegnie przez dłuższy czas brzegiem rzeki Jang-tse-kiang i dopiero w nocy oddalamy się od niej na północ. Do zmroku obserwujemy niezwykły dla nas krajobraz. Mijamy miasta i wsie, statki i barki załadowane „górami" pomarańcz, mandarynek i bananów, wyprzedzamy „burłaków" ciągnących łodzie w górę rzeki, znikamy w tunelach, by za chwilę znowu zobaczyć Jang-tse-kiang, jadąc „gankiem" wykutym w jej skalistym brzegu.

Zakończenie budowy tej linii — mającej kluczowe znaczenie dla gospodarki prowincji — jest jednym z poważniejszych osiągnięć władzy ludowej w Chinach. To, czego kuomintang nie był w stanie zrobić w ciągu kilkunastu lat — dokonała ona w ciągu roku! Jak gigantyczne było to przedsięwzięcie, wystarczy wspomnieć, że łączna długość tuneli na tej linii sięga 40-tu kilometrów, a liczba mostów przekracza setkę!

Program pierwszego dnia naszego pobytu w Czendu jest — jak zwykle — „oficjalny". Najpierw powitalne śniadanie — bezpośrednio po naszym przyjeździe z dworca do rządowego hotelu — potem pobieżne zwiedzanie miasta, a wieczorem bankiet, wydany przez przewodniczącego Komitetu Kultury Fizycznej prowincji Syczuan.

Poznajemy — w tym dniu — kierownictwo ośrodka szybowcowego i już po paru minutach rozmowy widzimy, że mamy do czynienia z prawdziwymi fanatykami szybownictwa, którzy z taką samą niecierpliwością czekali na nasz przyjazd, z jaką my czekamy na zwiedzenie ich ośrodka.

Niestety! Musimy cierpliwie czekać do następnego dnia.

Ośrodek znajduje się na jednym z 5-ciu w tej okolicy lotnisk, w odległości około 10-ciu kilometrów od miasta.

Rano wyjeżdżamy poza mury obronne Czendu i otaczające je potężne rowy wypełnione wodą, mijamy kilka podmiejskich osiedli i po chwili jesteśmy na miejscu.

Lotnisko — tak zresztą jak i Czendu — leży na rozległej równinie otoczonej górami, w promieniu około 30 km.

Olbrzymie, trawiaste pole wzlotów, o miło sprężystym podłożu czyni na nas jak najlepsze wrażenie.

Miny „wydłużają" nam się dopiero po przeglądnięciu sprawozdań miejscowej stacji meteo i wysłuchaniu relacji kierownictwa ośrodka.

To, że w prowincji Syczuan pada dużo deszczu, wiedzieliśmy jeszcze przed przyjazdem w te strony, wiedzieliśmy, że pada go około trzy razy więcej niż w Polsce, ale nie znaliśmy „techniki" jego padania i jej następstw.

Największe nasilenie deszczu przypada — w tych stronach — na półrocze letnie. W każdy — prawie — letni dzień, we wczesnych godzinach popołudniowych, nadciąga burza z piorunami i ulewą, która trwa przez całą noc, uspokajając się dopiero nad ranem.

Piękne słońce na bezchmurnym niebie wita rano mieszkańców i ziemię... stojącą pod 20—30 cm wody, ku wielkiej radości posiadaczy ryżowych pól. Innego — niestety — zdania są szybownicy z Czendu!

Przed południem pojawiają się na niebie piękne chmury kłębiaste i za kilka godzin „zabawa" zaczyna się od początku. Rowy odwadniające lotnisko niewiele mogą pomóc na tej równej jak stół dolinie.

W tych warunkach nie może być mowy o eksploatacji tego lotniska w miesiącach letnich.

A w zimowych?

Tak! Ze względu na klimat może być ono wtedy wspaniale wykorzystywane do podstawowego szkolenia za wyciągarką. Perspektywy lotów wyczynowych są tu w zimie raczej słabe. Niebo pokryte jest prawie bez przerwy chmurami, często mży drobny deszczyk, a słońce jest tak rzadkim gościem, że miejscowe przysłowie mówi: „W Syczuanie psy na słońce szczekają".

Zwiedzanie ośrodka szybowcowego zaczynamy od dwu małych hangarów. W jednym stoi sprzęt znajdujący się w eksploatacji. Są to dwa szkolne szybowce, nieznanego u nas typu Dickson, przypominające na pierwszy rzut oka SG-38. W drugim stoją zdemontowane — jeszcze nie oblatane — dwie wyczynówki, jeden szybowiec treningowy oraz rezerwowy Dickson. Wyczynówki są jakąś japońską wersją Rhönsperbera, a w treningówce rozpoznajemy Hüttera—17.

Wszystkie te szybowce wykonane zostały przez miejscowych „zapaleńców", półamatorskim sposobem, na podstawie szkiców. Wystarczy wspomnieć, że komplet „dokumentacji" szybowca Dickson mieścił się na 4-ech stronach broszury o szybownictwie!

Z kolei przechodzimy do dobrze wyposażonej sali wykładowej, warsztatu remontowego, internatu i pomieszczeń kadry. Uderza nas nieznany nam jeszcze typ budownictwa. Dachy zabudowań są — przeważnie — kryte trzciną, sufity wykonane z napiętych, pięknie plecionych bambusowych mat, nawet drzwi do hangaru rozwiązano jako bambusowe rolety!

W Czendu zwiedziliśmy szereg jego zabytków. Prof. Humen w towarzystwie gospodarzy przed jednym z mauzoleów.

Kierownictwo ośrodka referuje nam, a następnie demonstruje metody szkolenia oraz swe osiągnięcia.

Zajęcia praktyczne podzieliło ono na dwa etapy. W pierwszym starty przeprowadzane są z liny gumowej, a uczniowie wykonuje „szury" i „skoki", nie wyższe od 1—2 metrów, ze względu na płaski teren. W drugim etapie starty przeprowadzane są na holu za samochodem, przy pomocy 150-cio metrowej linki stalowej. Uczniowie wykonują wtedy dłuższe, poziome, prostoliniowe loty holowane, na wysokości 10—15 metrów, kończące się odczepieniem i lądowaniem.

Znając nasze osiągnięcia, o swoich mówią z zażenowaniem, nie wiedząc, że ich osiągnięć nie mierzymy — i nie możemy mierzyć — wysokością i długotrwałością lotu, lecz wielkością entuzjazmu i serca, które włożyli ci pionierzy szybownictwa chińskiego w swą pracę!

„Zaszyci" w górach Syczuanu, pozbawieni bezpośredniego kontaktu ze światowym szybownictwem, skrępowani językiem w możliwościach korzystania z obcej fachowej literatury, każdy z nich był wynalazcą, konstruktorem, racjonalizatorem, uczniem i instruktorem równocześnie w jednej osobie!

Toteż w naszych wspomnieniach Czendu pozostanie kolebką chińskiego szybownictwa. Czantiakou będzie jego przedszkolem.

Do ośrodka szybowcowego zajeżdżaliśmy jeszcze wielokrotnie. Przeliczyliśmy — orientacyjnie — wytrzymałość i stateczność eksploatowanych szybowców, przeprowadziliśmy praktyczne zajęcie z ich stabilizacji, omówiliśmy możliwość wykonania „autowindy" i możliwości dalszego szkolenia, do chwili otwarcia szkoły w Czantiakou.

Gospodarze nasi nie dawali nam się jednak przemęczać. Zwiedzaliśmy miasto, jego zabytki i parki, zwiedzaliśmy na rzece Mincjan zaporę systemu nawadniającego rejon Czendu.

Trudno wprost uwierzyć, że przed 2-ma tysiącami lat, bez mechanizacji można było wykonać tak gigantyczne prace! Dziewięć sztucznych rzek o łącznej długości ponad 1000 km, tysiące kilometrów kanałów i rowów nawadniających.

Sam widok zapory przenosi nas w odległe wieki. Jak przed wiekami, wykonana jest ona z drewnianych trójnogów obciążonych koszami z kamieniami, oraz z bambusowych mat, oblepionych gliną! A nad nią przebiega kilkusetletni wiszący most, wykonany z bambusowych lin.

Tak! Piękny i egzotyczny jest Syczuan, ale nie tylko trudno jest się do niego dostać, ale trudno z niego — również — wydostać. Prace nasze zakończyliśmy już przed kilku dniami, a tu — jak na złość — ze względu na złe warunki meterologiczne wstrzymano w tym rejonie Chin na jakiś czas komunikację lotniczą, a szybkie pasażerskie statki również nie kursują po Jang-tse-kiang, ze względu na mgłę. Od kilku dni jesteśmy przymusowymi gośćmi Syczuanu!

To będzie — chyba — mój ostatni „List z Chin". Niejeden oburzony Czytelnik pomyśli zapewne: a o rewolucji, o przebudowie społecznej i gospodarczej, o budowie potężnego przemysłu nic nie będzie!?

Nie! Nie będzie.

Aby zagadnienia te opisać rzeczowo, trzeba być ekonomistą. Aby opisać je z pasją, trzeba być literatem. Ja jestem tylko lotniczym konstruktorem, oczarowanym Chinami i oszołomionym tempem i ogromem przemian, których tam byłem świadkiem.

A oto prof. Humen oraz autor artykułu w otoczeniu szybowników chińskich z Czendu, na tle wnętrza jednego z hangarów.

OJCZYZNA MASOWEGO SPORTU SPADOCHRONOWEGO

P. KORZINKIN

Redaktor działu spadochronowego „Krylia Rodiny"

(ARTYKUŁ NAPISANY SPECJALNIE DLA „SKRZYDLATEJ POLSKI")

Radzieckie spadochroniarki — od lewej: spadochroniarka pierwszej klasy Anna Miszustina, Mistrz Sportu Walentyna Sieliwierstowa i Zasłużony Mistrz Sportu Halina Piasecka.

Mistrz Sportu Lubow Mazniczenko.

Zasłużony Mistrz Sportu Paweł Storczenko.

Mistrz Sportu Iwan Fedczyszyn.

ZWIĄZEK Radziecki jest nie tylko ojczyzną lotnictwa i spadochronu, ale ojczyzną masowego sportu spadochronowego. Ubiegły rok przyniósł wybitne osiągnięcia naszym sportowcom na II Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Saint Yan. Na nich to radziecka drużyna zajęła pierwsze miejsce, uzyskując 1 861,5 pkt. Drugie miejsce uzyskali Czechosłowacy — 1 598,5 pkt, trzecie Francuzi — 1 487 pkt. Natomiast dalsze zajęli: Jugosłowianie — 1 429 pkt. Anglicy — 1 092 pkt, a ostatnie Włosi z 701 punktami.

Radzieccy sportowcy zostali również zwycięzcami w konkurencji indywidualnej. Sportowiec Iwan Fedczyszyn (Dniepropietrowsk) uzyskał 672 pkt na 700 możliwych, zdobywając tytuł mistrza świata w sporcie spadochronowym. Na drugim miejscu (610,5 pkt) uplasował się także skoczek radziecki Wasyl Mariutkin (Sarańsk). Tylko trzecie zdobył Francuz Chasac (582,5 pkt). Trzy osoby z drużyny radzieckiej— Piotr Kosinow (Sarańsk), Walentyna Sieliwierstowa (Omsk) i Feliks Nejmark (Moskwa) zajęli czwarte, dziewiąte i jedenaste miejsce. Amerykanin Mason uzyskał 21 miejsce, zdobywając 348,5 pkt.

Na Spadochronowych Mistrzostwach Świata nasi skoczkowie w sposób szczególnie przekonywający zademonstrowali przodującą radziecką szkołę sportową, która odznacza się wysokim przygotowaniem sportowym, wytrwałością i zdyscyplinowaniem, duchem kolektywu, przyjacielską pomocą i poświęceniem w osiągnięciu jak najlepszych wyników dla całego zespołu.

Skoki spadochronowe na celność lądowania należą do trudnych, ale i zarazem porywających perspektyw sportu lotniczego. Swego czasu nawet wśród optymistycznych spadochroniarzy znajdowali się ludzie odrzucający możliwość kierowania ciałem podczas spadania i sterowania czaszą. W mniemaniu takich osób, celność lądowania skoczka jest całkowicie uzależniona od właściwego najścia samolotu na cel i odpowiedniego obliczenia momentu skoku. Jednak wytrwałość w szuwaniu nowych metod przez czołowych spadochroniarzy radzieckich i bogata praktyka sportowa wykazała pełną błędność podobnie zajmowanego stanowiska.

Skoki na celność lądowania zaczęto stosować coraz częściej. Szczególnie szeroki rozmach przybrały one w ostatnim roku. Przyczynił się do nich Zasłużony Mistrz Sportu Paweł Storczenko — czołowy przedstawiciel nowej, przodującej szkoły radzieckiego sportu spadochronowego. Storczenko jako wyróżniający się skoczek i sportowiec oraz światowy rekordzista spadochronowy uogólnił dotychczasowe doświadczenia starych mistrzów sportu spadochronowego i wniósł do niego wiele nowego. On to przystąpił do pracy i wytrwale z zapałem miłośnika sportu propagował nowatorskie metody nowoczesnego spadochroniarstwa, posuwając je naprzód, wprowadzając nowe elementy do opracowanego spadania. Teraz radzieccy sportowcy w sterowaniu spadochronem stosują nie tylko głębokie ślizgi, ale także opanowali taktykę miękkiego, płytkiego ślizgu. Wykonując skoki z opóźnionym otwarciem spadochronu, mają oni pewność kierowania ciałem podczas spadania. Stwarza to u skoczka samopoczucie wielkiego bezpieczeństwa, umożliwia właściwe otwarcie spadochronu, zmniejsza ewentualność zaplątania się w linki i zwiększa możliwość lądowania na zamierzony cel.

Podjęta uporczywa walka o celność lądowania przyniosła w 1954 roku piękne rezultaty. Radzieccy spadochroniarze ustanowili 29 wszechzwiązkowych rekordów, z których 28 stało się osiągnięciami na skalę światową. 27 z nich zostało zatwierdzone przez FAI jako rekordy światowe.

Tylko jeden skok na celność lądowania z wysokości 600 m, wykonany 9.VIII.1954 r. przez E. Lebiedkina (2,75 m) — nie został zatwierdzony przez FAI. Znalazł się bowiem spadochroniarz, który uzyskał lepszy wynik, bo 1,66 metra. Radzieccy spadochroniarze z satysfakcją przyjęli tę wiadomość, tym bardziej, że znakomity wynik osiągnął ich polski przyjaciel — Jerzy Kubaczewski. Świadczy to o tym, że młode polskie spadochroniarstwo zaczyna krzepnąć.

Pod koniec ubiegłego roku z 65 pozycji w tabeli wszechzwiązkowych rekordów było wypełnionych 41. Tabela światowych rekordów posiada także 65 pozycji, przy czym

w 32-ch widnieją nazwiska spadochroniarzy radzieckich, a jedno Polaka. Do chwili pojawienia się jego nazwiska w tabeli od wielu lat figurowali jedynie sportowcy radzieccy, którzy posiadali wszystkie rekordy świata.

Wśród ustanowionych w zeszłym roku rekordów międzynarodowych szczególnie kilka zasługuje na uwagę. Należą do nich rekordy najbardziej trudne, a mianowicie skoki na celność lądowania oraz skoki kombinowane, w których celność lądowania połączona jest z opóźnionym otwarciem spadochronu. Tym niemniej 22 rekordy światowe na celność lądowania wykonane przez naszych sportowców do tej pory nie były jeszcze w takiej ilości przez nikogo ustanowione. Jest to dostatecznie jasne, w jakim kierunku skierowany będzie wysiłek radzieckich spadochroniarzy w 1955 roku. Szturm koła celności, inaczej walka o celność lądowania — oto główne zadanie współczesnego spadochroniarstwa.

Skoki na celność, lądowanie tak dzienne, jak i nocne są tym bardziej pożyteczne, ponieważ mogą być dostępne dla sportowców każdego aeroklubu. Do ich przeprowadzenia bowiem nie potrzeba specjalnych urządzeń ani specjalnych samolotów. Wykonywanie wspomnianych skoków przyczynia się do podwyższania sportowego mistrzostwa spadochronowego.

O osiągnięciach radzieckich spadochroniarzy w walce o celność lądowania niech świadczy historia niektórych rekordów. Nie brak takich, które w przeciągu ubiegłego roku poprawiano po trzy razy. Na przykład 25 czerwca — P. Kosinow, P. Storczenko i I. Fedczyszyn — w nocnym grupowym skoku na celność lądowania z wysokości 600 m uzyskali piękny wynik 27,02 m. Jednak rekord ten nie był długotrwały, ponieważ 2 września grupa symferopolskich spadochroniarzy w składzie: G. Witalin, N. Sanygin i E. Szczegol — ustanowiła jeszcze lepszy wynik — 17,12 m. Ale i ten rekord nie przetrwał nawet miesiąca. Dnia 27 września grupa młodych sportowców Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa w składzie: N. Anikiejew, A. Isanin i M. Pierow — osiągnęła piękny rezultat — 14,56 m.

Skacze Mistrz Sportu K. Łusznikow.

Są również rekordy, których wyniki w ciągu roku poprawiane były po dwa, trzy, a nawet osiem razy. Do ubiegłego roku wszechzwiązkowy rekord w indywidualnym skoku na celność lądowania z wysokości 600 m należał do stalingradzkiego spadochroniarza N. Klimowa i wynosił 7,11 m. Ale i ten rekord po skoku E. Lebiedkina (Moskwa) wyniósł już 2,75 m. O tym, że podobny wynik mógł być dalej poprawiony niech świadczy przykład Jerzego Kubaczewskiego (1,66 m) no i spadochroniarza radzieckiego S. Suchoparowa (Jegoriewsk — okręg moskiewski). On to w wyniku dwóch skoków na celność lądowania z wysokości 600 m uzyskał wyjątkowy rezultat — 0,70 m od środka koła. Ale tutaj trzeba stwierdzić ze współczuciem, że Suchoparowa prześcignął pech! Mianowicie w czasie drugiego skoku zepsuł się barograf i Lotnicza Komisja Sportowa CA ZSRR im. W. Czkałowa była zmuszona odmówić zarejestrowania tego fenomenalnego rekordu.

Poważnego wyczynu dokonała również młoda spadochroniarka moskiewska, studentka Ałła Makarichina. Ustaliła ona dnia 24 września nowy kobiecy rekord w skoku na celność lądowania z wysokości 600 m wynikiem 6,55 m, który należał do białoruskiej spadochroniarki Ł. Pankiewicz (21,55 m).

Jeszcze lepsze rezultaty osiągnął sportowiec S. Baginskij (Woroszyłowgrad). W trudnym skoku z wysokości 1 500 m więcej jak ośmiokrotnie poprawił dotychczasowy rekord kijowskiego sportowca E. Burjana, lądując 5,94 m od środka koła. Również piękne wyniki zostały ustalone w skokach grupowych, nie mniej ważnych od indywidualnych. Przede wszystkim trzeba wyróżnić skok na celność lądowania z wysokości 1 000 m, dokonany 27 maja przez grupę kijowskich spadochroniarzy w składzie: E. Burjan, M. Demidenko i N. Szydłowskij z wynikiem 9,5 m od środka koła. Wśród ustanawiających wszechzwiązkowe i światowe rekordy byli oni pierwszymi radzieckimi sportowcami lotniczymi, którzy zostali odznaczeni w ub. r. złotymi medalami.

Należy także wymienić nocny grupowy kombinowany skok z wysokości 600 m wykonany przez moskiewskich sportowców: K. Łusznikowa, W. Rakowa i B. Szustrowa z wynikiem 20,18 m oraz nocny grupowy skok na celność lądowania z wysokości 1 500 m, który wykonali symferopolscy sportowcy — G. Witalin, N. Sanygin i E. Szczegol z wynikiem 30,4 m.

Radzieccy spadochroniarze ustanowili w minionym roku także wiele rekordów w skokach wysokościowych. Takie rekordy sześć razy ustanawiali ukraińscy i białoruscy spadochroniarze. Trzy z tych rekordów: kijowianki Ł. Mazniczenko — 7 421 m, kijowianina E. Zaborjakina — 9 164 m i z dużej wysokości większej grupy białoruskich spadochroniarzy pod kierownictwem W. Niechoroszewa — 10 515 m — zostały wpisane do tabeli FAI.

Osiągnięcia naszych spadochroniarzy są rezultatem opieki, jaką otacza sportowców partia komunistyczna i władza radziecka. Dzięki tej opiece spadochroniarstwo radzieckie staje się coraz bardziej masowym. Z dnia na dzień napływają do niego ciągle nowe, świeże siły.

W bieżącym roku przypada 25-lecie istnienia masowego spadochroniarstwa w ZSRR. Nie ulega wątpliwości, że tę sławną rocznicę radzieccy spadochroniarze uczczą nowymi zwycięstwami sportowymi. Tak jak zawsze będą wysoko trzymać sztandar radzieckiego sportu spadochronowego.

W chwilę po wylądowaniu.

Rekordziści świata w sporcie spadochronowym: N. Klimow, D. Aristow i W. Mariutkin.

Małe lotnictwo w jednolitej klasyfikacji sportowej

Jak już informowaliśmy Czytelników, modelarstwo lotnicze zostało włączone do Jednolitej Klasyfikacji Sportowej, zarządzeniem Przewodniczącego GKKF. Niżej podajemy warunki uzyskania poszczególnych tytułów sportowych i wykaz norm. (red.)

MISTRZ SPORTU

Zająć w zawodach ogólnokrajowych, w ciągu 2 kolejnych lat co najmniej drugie miejsce, w dwóch dowolnych kategoriach, uzyskując jednocześnie wyniki przewidziane tabelą norm dla Mistrza Sportu w 5 konkurencjach

lub

ustanowić w dowolnej kategorii — rekord świata, względnie 3 rekordy Polski

lub

zająć pierwsze miejsce w zawodach międzynarodowych z udziałem reprezentacji 3 państw oraz uzyskać wyniki przewidziane tabelą norm dla Mistrza Sportu w 3 konkurencjach.

KLASA I

Zająć w ciągu roku na zawodach ogólnokrajowych co najmniej 2 miejsce w dowolnej kategorii i uzyskać wyniki przewidziane tabelą norm dla klasy I-ej, w 4 konkurencjach

lub

ustanowić rekord Polski oraz uzyskać wyniki przewidziane tabelą norm dla klasy I-ej — w 4 konkurencjach.

KLASA II

Zająć w ciągu roku na zawodach ogólnokrajowych co najmniej 3 miejsce w dowolnej kategorii oraz uzyskać wyniki przewidziane tabelą norm dla klasy II — w 4 konkurencjach.

KLASA III

Zająć w ciągu roku co najmniej 3 miejsce na zawodach okręgowych w dowolnej kategorii oraz osiągnąć wyniki przewidziane tabelą norm dla klasy III-ej — w 2 konkurencjach.

KLASA MŁODZIEŻOWA

Uzyskać w ciągu roku wyniki przewidziane tabelą norm dla klasy młodzieżowej, w 2 konkurencjach.

UWAGA:

a) Tytuł Mistrza Sportu przyznaje się zawodnikowi klasy I-ej, który spełnił przewidziane normami warunki w ciągu dwóch kolejnych lat kalendarzowych,

b) klasy I, II, III i młodzieżową nadaje się zawodnikom, którzy osiągnęli wyniki przewidziane normami w ciągu jednego roku kalendarzowego.

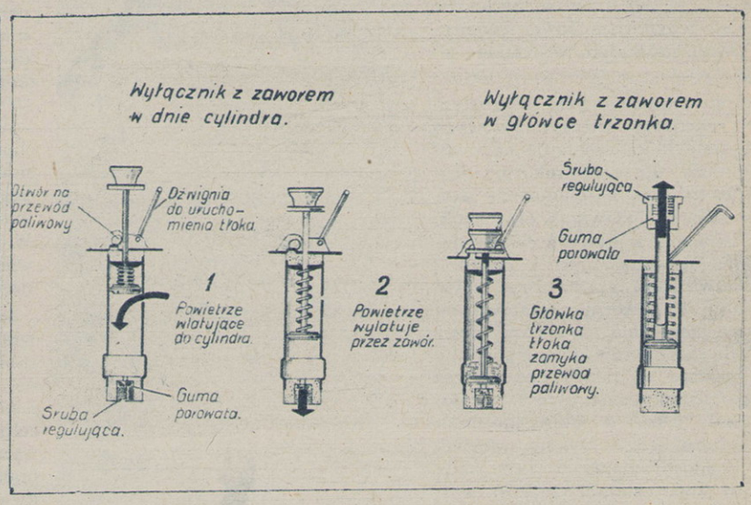
Konkurencja	klasa				
	Mistrz Sportu	I	II	III	młodzieżowa
Modele kadłubowe z napędem gumowym — długotrwałość lotu w sekundach	180	135	90	60	30
Modele szybowców, hol — 50 m — długotrwałość lotu w sekundach	180	135	90	75	45
Modele z napędem silnikowym (poj. silnika 0—5 cm³ czas pracy silnika — 15 sek), długotrwałość lotu w sekundach	180	135	90	—	—
Modele na uwięzi: silnik tłokowy spalinowy:	km/h	km/h	km/h		
— pojemność: 0—2,50 cm³	130	110	80	—	—
— pojemność: 2,51—5,00 cm³	160	130	110	—	—
— pojemność: 5,01—10,00 cm³	180	150	130	—	—
silnik odrzutowy (ciężar do 500 G)	200	180	150		
Modele kierowane za pomocą fal radiowych — długotrwałość lotu w minutach	30	10	—	—	—
Modele akrobacyjne na uwięzi	początkowe figury jak w klasie II — oraz 5 loopingów zewn. po sobie następujących 5 " wewn. lot „na plecach" (2 okrążenia) 3 po sobie nast. „ósemki" poziome 1 „ósemka" pionowa — normalne lądowanie	początkowe figury jak w klasie II — oraz 3 loopingi zewn. po sobie następujące 3 " wewn. lot „na plecach" (2 okrążenia) jedna „ósemka" pozioma — lądowanie	start — lot poziomy (2 okrążenia) wznoszenie, nurkowanie, zwrot przez skrzydło.		
Mikromodele — długotrwałość lotu w minutach	10	5	3	—	—

Wyjaśnienia:

a) modele wolnolatające muszą wykonać żądane minimum 3-krotnie z tym, że liczą się tylko wyniki osiągnięte na oficjalnych zawodach,

b) w modelach na uwięzi wystarczy, aby model przekroczył w jednym locie konkursowym — wymaganą minimalną szybkość,

c) modele akrobacyjne muszą wykonać przepisowe figury w jednym locie.



WYŁĄCZNIKI MODELI SILNIKOWYCH

Z dwóch sposobów ograniczania czasu pracy silnika, to jest przy pomocy dozowania paliwa lub wyłącznika uruchamiającego zawór odcinający, drugi pozwala na dokładniejsze ustalanie czasu. Przy użyciu dozowania paliwa średnie (dla kilku lotów) dokładności czasów wahają się około 2 do 3 sekund, natomiast przy użyciu wyłącznika zegarowego około 0,5 sek. Dlatego nowy regulamin ograniczający czas do 15 sek. zamiast 20, zmusza do stosowania wyłącznika, szczególnie w modelach przeznaczonych na poważniejsze zawody.

Jak wiadomo w powszechnym użyciu są dwa rodzaje wyłączników: pneumatyczne i zegarowe. Dla porównania obu typów zostaną omówione warunki pracy i wymagania stawiane wyłącznikom.

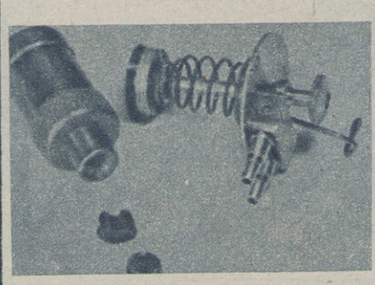
WARUNKI PRACY I WYMAGANIA

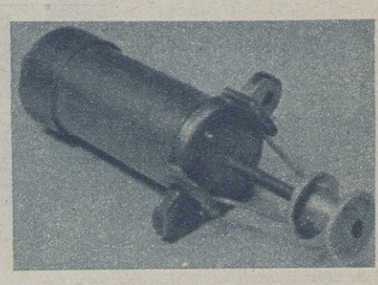
1. Niezawodność. Ponieważ zacięcie się wyłącznika może w praktyce oznaczać stratę modelu, nie mówiąc o punktacji na zawodach, sprawę niezawodności stawiam na pierwszym miejscu. Na ogół pod względem niezawodności wyłączniki, oczywiście dobrze wykonane i eksploatowane nie sprawiają zawodu. Na 50 lotów i tyluż prób na ziemi wykonanych przeze mnie dwoma modelami zaopatrzonymi w wyłączniki zegarowe nie miałem ani jednego wypadku zacięcia się wyłącznika czy też nie zamknięcia zaworu odcinającego. Również wyłączniki pneumatyczne o ile będą odpowiednio eksploatowane są zupełnie pewne. Jednak osiągnięcia 100% pewności jest praktycznie niemożliwe, nie należy stosować zbyt dużych zbiorników. Wydaje się, że zbiornik umożliwiający 1-minutową pracę silnika jest zupełnie wystarczający.

2. Dokładność. W tabelce podane są wyniki prób z różnymi fabrycznymi wyłącznikami pneumatycznymi i dwoma zegarowymi opublikowane w zagranicznej prasie modelarskiej. Wyniki stanowią średnią co najmniej z 3 prób. Wskazują one na dość poważną wadę wyłączników pneumatycznych. Mianowicie wyłącznik pneumatyczny, wyregulowany w jednych warunkach (warto tu dodać, że dokładne wyregulowanie niektórych wyłączników jest bardzo trudne i może zająć nawet godzinę czasu) w innych warunkach i po upływie pewnego czasu, może wykazać dużą różnicę. Aby temu zapobiec, trzeba każdorazowo przed startem przeprowadzić próbę wyłącznika przy pracującym silniku. Z własnych doświadczeń mogę podać, że wyłączniki zegarowe tej wady nie wykazują i osiągają dokładność rzędu 0,5 sek.

3. Ciężar. Ze względu na obciążenie powierzchni nośnej modelu nie powinien on przekraczać 50 G. Wyłączniki pneumatyczne są pod tym względem lepsze, bowiem ciężar ich wynosi w zależności od typu 7—20 G. Wyłączniki zegarowe ważą od 20 do 50 G.

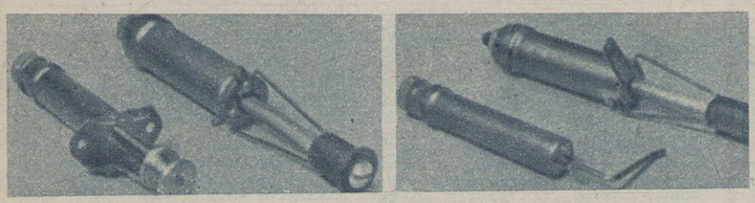
4. Siła mechanizmu uruchamiającego zawór. Zależy w dużej mierze od skoku dźwigni uruchamiającej. Dla powszechnie stosowanych zaworów winna być nie mniejsza niż





Inny typ wyłącznika pneumatycznego. Na wierzchu korpusu umieszczony jest zawór odcinający dopływ paliwa. Krótki skok tłoka spowodował konieczność użycia sprężyny stożkowej. I w tym typie w zaworze powietrznym użyto gumy porowatej. Uszczelka tłoka wykonana z plastiku.

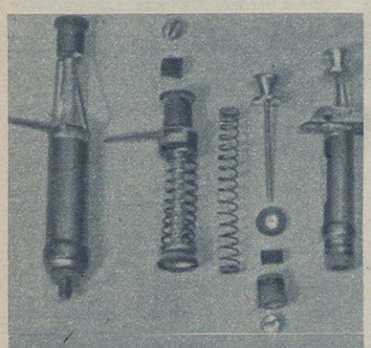
Wyłącznik wykonany z masy plastycznej. W tym wyłączniku główka trzonka tłoka zaciska w celu odcięcia dopływu paliwa rurkę elastyczną. Rurka ta jest przewleczona przez uszka na wierzchu korpusu wyłącznika. Wadą tego wyłącznika jest duży wpływ zmian temp. i wilgotności.



Wyłączniki pneumatyczne mniejszych wymiarów. W skrajnym prawym wyłączniku widoczna dobrze dźwignia uruchamiająca zawór odcinający. Lewy (z zagiętym drutem) służy do uruchomienia automatu przymusowego lądowania

50 G przy skoku 5 mm, przy czym przy skoku dłuższym może być, ze względu na możność stosowania przekładni dźwigniowej mniejsza. Większa siła rzędu 200 — 1000 G pozwala na stosowanie prostego sposobu zamykania dopływu paliwa przez zaciskanie elastycznego przewodu paliwowego.

5. Wpływ przyspieszeń. Dość duże przyspieszenia (rzędu kilku „g") jakie występują przy zderzeniu modelu z przeszkodą lub twardym lądowaniu, nie mają na ogół wpływu na części mechanizmu zegarowego (np. na koła zębate) ze względu na małe masy tych części. Przy cięższych wyłącznikach zegarowych, muszą być one umocowane do specjalnych wręg lub innych elementów konstrukcji, aby uniknąć wyrwania wyłącznika. Wyłączniki pneumatyczne są praktycznie niewrażliwe na działanie przyspieszeń.



Zdjęcie przedstawia dwa rozwiązania konstrukcyjne wyłączników pneumatycznych. Po lewej wyłącznik z zaworem regulującym wylot powietrza w główce trzonka tłoka, po prawej z zaworem w dnie cylindra. Wyłączniki zmontowane pokazane są z odciągniętymi tłokami (tj. w pozycji przed unieruchomieniem). Na zdjęciu widoczne są wkładki z gumy porowatej służące do regulacji szybkości wypływu powietrza.

6. Wpływ drgań. Przy wyłącznikach pneumatycznych jest nawet korzystny, bowiem uniemożliwia zacięcie się tłoczka. Przy wyłącznikach zegarowych, drgania mogą powodować odkręcanie się śrubek i pęknięcia spoin lutowanych, dlatego celową jest amortyzacja tych wyłączników przy pomocy gumy gąbczastej. Wymaga to jednak dużego skoku dźwigni uruchamiającej zawór.

7. Wpływ wilgotności i zmian temperatury. Wyłączniki zegarowe są praktycznie nieczułe na zmiany warunków otoczenia. Natomiast zmiana wilgotności i temperatury ma duży wpływ na dokładność wyłączników pneumatycznych.

WYŁĄCZNIKI PNEUMATYCZNE

Konstrukcja i zasada działania: Zasada działania wyłącznika pneumatycznego jest prosta. Na skutek odciągnięcia tłoczka, cylinder wyłącznika napełnia się powietrzem, wlatującym przez specjalny otwór lub przez uszczelkę tłoka (w tym drugim wypadku uszczelka winna przepuszczać łatwiej powietrze w jedną niż w drugą stronę). Następnie przy uruchamianiu wyłącznika, tj. po zwolnieniu dźwigni unieruchamiającej tłok, sprężyna przesuwa tłok. Powietrze wylatujące przez regulowany zawór umieszczony w dnie cylindra lub trzonka, spełnia rolę hamulca. Zawór może być wykonany jako iglicowy — działający podobnie jak igła w gaźniku silnika modelarskiego lub też prościej, składać się z kawałka gumy porowatej ściskanej śrubą. Drugie rozwiązanie jest nie tylko prostsze, ale ułatwia regulację czyniąc ją mniej czułą. W tym wypadku powietrze przedostaje się przez gumę porowatą i luzy między śrubą a otworem gwintowanym. Charakterystyczne rozszerzenie w dolnej części cylindra służy do spowodowania szybkiego ruchu tłoka w końcowej jego fazie, a tym samym dokładnego ustalenia czasu pracy wyłącznika. Główka przymocowana do trzonka tłoka, powoduje zaciskanie przewodu paliwowego bądź naciska na dźwigienkę uruchamiającą zawór paliwa, zwalniając tym samym sprężynę dźwigienki i powodując jej obrót. Rysunek i fotografie wyjaśniają resztę szczegółów konstrukcyjnych wyłącznika.

EKSPLOATACJA

Zasady eksploatacji wyłączników pneumatycznych dadzą się streścić do kilku następujących uwag:

— wyłącznik musi być chroniony od kurzu oraz paliwa. Obecność kurzu i paliwa w cylindrze wyłącznika, a szczególnie w zaworze może spowodować bardzo duże zmiany czasu pracy. Dlatego wyłącznik winien być osłonięty od wylotu silnika. W wypadku nierównomiernej pracy należy wyłącznik i zawór (gumę porowatą) przemyć przy pomocy roztworu sody w wodzie. Po przemyciu należy wyłącznik dokładnie wysuszyć. Przy składaniu tłok można posmarować lekko towotem. Przy użyciu oleju rycynowego do smarowania, trzeba być bardzo ostrożnym, aby z powrotem nie zanieczyścić zaworu,

— ponieważ wyłączniki pnematyczne są skłonne do zmiany czasu pracy, należy często przeprowadzać próby i to przy pracującym silniku. W każdym razie wyłącznik **musi** być wypróbowany zawsze przed zawodami,

gdy wyłącznik nie jest używany, sprężyny winny być zwolnione. Dotyczy to zarówno sprężyny głównej, jak i co ważniejsze — sprężyny uruchamiającej dźwignię odcinającą, która jest z reguły słabsza. Wstawienie tłoka w dolnej pozycji wpływa również dodatnio na uszczelkę tłoka, która jest w tej pozycji rozprężona.

Na zakończenie warto dodać, że wyłączniki pneumatyczne znajdują też zastosowanie do uruchamiania automatu przymusowego lądowania, bowiem niektóre typy mogą osiągnąć czas pracy do 5 min. Użycie wyłącznika zamiast lontu do uruchamiania automatu przymusowego lądowania jest bardzo korzystne, eliminuje bowiem kwestię zapalania lontu przy pracującym silniku.

Kończąc omawianie wyłączników pneumatycznych można stwierdzić, że główna ich wada w postaci konieczności częstej regulacji jest w zupełności okupiona niskim ciężarem oraz prostotą konstrukcji, umożliwiającej stosunkowo łatwe wykonanie wyłącznika pneumatycznego we własnym zakresie.

(cdn.).

JULIAN FALĘCKI

TABELA WYNIKÓW PRÓB Z WYŁĄCZNIKAMI

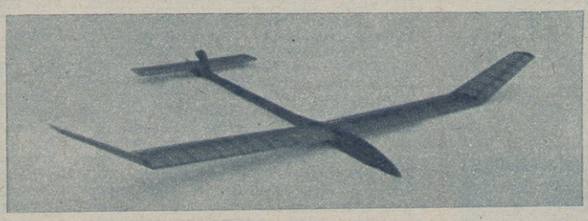
Regulacja początkowa przy temperaturze 15,5° C	Próba po 24 h przy 15,5° C	Próba po 48 h przy 15,5° C	Próba po 60 h przy 35° C	Próba przy temperaturze —1° C	Próba po podniesieniu temperatury z —1 do 15,5 °C	Próba po 14 dniach	Próba przy pracującym silniku	Ciężar (G)	Siła urządzenia uruchamiającego zawór (G)	Rodzaj
20	20	20	18	25	20	22	22—23	9,7	850	P
20	26	26	23	45	22	29	23—24	13,6	650	P
20	22	23	22	31	21	22	23	16	340	P
20	22,5	22	21	26	22	25	25	20	340	P
20	23	23	22	27	24	83	21—25	7,1	566	P
20	20	20	18	18	20	20	23—23,5	27	283	Z
300	285	305	300	235	300	300	300	5,2	680	P
20	20	20	20	19	20	20	19	3,4	794	P
20	13	13	13	9	13	13	16—17	7,4	794	P
20	16,5	15,5	15,5	14,5	15,5	15,5	18,5—19	8,7	794	P
20	19,5	19,5	19,5	17,5	19,5	19,5	20—22	8,8	425	P
20	21	23	19	30	25	25	17,24	8,9	510	P
20	20	20	20	20	20	20	20	38	1360	Z
20	28	30	22	27	32	30	22—25	11,5	453	P
20	20	22	18	20	20	20	23—24	20	397	P

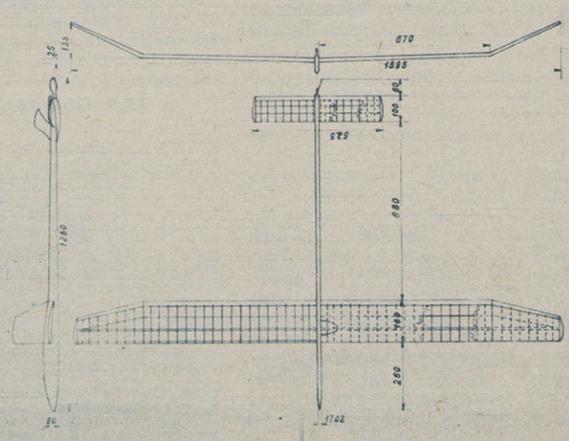
W rubryce pierwszej podane są czasy, na które wyregulowano wyłączniki w sekundach. Dalsze cyfry wykazują dokładność poszczególnych typów w różnych warunkach (przy niezmienionej regulacji!). Czasy w sekundach.

Szybowiec „Przyjaciel 50"

Konstr.: Henryk Grabowski

Model ten jest jubileuszowy, bo już 50-tą kolejną konstrukcją. Jest on zbudowany dla celów doświadczalnych i mimo to osiąga dość dobre wyniki. W dniu 9.II wykonał pięć lotów, osiągając ogółem 786 sekund lotu, co równa się 157 sek na każdy lot. W dniu 27.II. br. wykonał pięć lotów: I—130", II—161". III—180". IV—152" i V—166" = 839". Należy zaznaczyć, że warunki atmosferyczne w tym dniu były całkowicie atermiczne. Model jest wykonany z sosny i sklejki, a balsy użyto na krawędzie spływu i żebra do statecznika poziomego.





UWAGI KTÓRE DYKTUJE ŻYCIE

SPORT spadochronowy w Polsce w ostatnim okresie poczynił niemałe postępy. Aby spadochroniarstwo mogło się należycie rozwijać wypada dokładnie przeanalizować dotychczasową formę szkolenia i jego rezultaty, zapoznać się z osiągnięciami zagranicą, a następnie opracować nowe formy szkolenia i rozwoju tego sportu z przystosowaniem do obecnych wymagań. W toku dyskusji na łamach „Skrzydlatej" omawiano już sprawę reorganizacji naszego spadochroniarstwa. Jest do dowodem, że pragniemy wyjść z przestarzałych form szkolenia.

Dotychczasowy rozwój sportu spadochronowego nastawiony był na podstawowe szkolenie masowe. W związku z tym musieliśmy zrezygnować z wyczynów, ponieważ wymagała tego potrzeba chwili. Jeśli chodzi o szkolenie w CWSpadzie to skoczkowie po powrocie do swoich jednostek w przeważającej większości przestawali trenować. Działo się to dlatego, że w aeroklubach napotykali na trudności w postaci braku odpowiedniego sprzętu i wyposażenia umożliwiającego systematyczne podnoszenie kwalifikacji. Tak więc wielu dobrze zapowiadających się skoczków, którzy przy odpowiednim treningu mogli mieć szanse stać się dobrymi wyczynowcami zrezygnowało z dalszego szkolenia w aeroklubach. Jedynie kadra spadochronowa borykając się z trudnościami potrafiła wyjść ze skokami w dziedzinę wyczynu ustanawiając kilka rekordów krajowych, a nawet jeden światowy.

Poważnym błędem naszego spadochroniarstwa było odizolowanie się od osiągnięć zagranicznych w tej dyscyplinie sportu — szczególnie od ZSRR i krajów demokracji ludowej, gdzie sport ten np. w Czechosłowacji i Bułgarii poczynił już znaczne postępy. Nie braliśmy udziału w żadnych międzynarodowych spotkaniach. Mało organizowaliśmy w kraju imprez spadochronowych. Tak więc Krajowe Zawody Spadochronowe w roku 1952 były błyskiem nadziei, że ruszymy z miejsca. Osiągnięcia młodych skoczków na zawodach były dość dobre. Niestety upłynęło przeszło dwa lata zanim zdecydowaliśmy się zorganizować Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Młodzi spadochroniarze wykazali na nich wysokie umiejętności — brak im było tylko właściwego treningu pod okiem doświadczonych instruktorów oraz odpowiedniego sprzętu i wyposażenia. A więc podstawy do rozwoju wyczynowego spadochroniarstwa są — trzeba tylko poczynić odpowiednie kroki w tym kierunku. Dotychczasowe formy szkolenia spadochronowego są już częściowo przestarzałe.

CWSpad wyszkolił kadrę instruktorów spadochronowych, którzy w aeroklubach mogą należycie spełniać dotychczasową rolę centrum szkoląc skoczków od podstaw. Trzeba tylko uzupełnić w aeroklubach brakujący sprzęt spadochronowy. CWSpad należałoby zamienić na wzorową wyczynową szkołę spadochronową oraz ośrodek naukowo-badawczy. Postawić na jego czele najbardziej doświadczonych spadochroniarzy, którzy zapewniliby właściwy poziom wyszkolenia, jak również powołać odpowiedni personel lekarski. Zaopatrzyć centrum w wyczynowy sprzęt spadochronowy „SW-2", półautomaty, barografy, aparaty tlenowe, odpowiednie ubiory i wyposażenie osobiste.

Pożądane byłoby wyposażenie szkoły w samoloty kilku typów, szybowce oraz samolot wielomiejscowy. Przy centrum należałoby zorganizować również kilka sekcji wraz ze sprzętem jak np. sekcję strzelecką, motorową, łączności itp. oraz wprowadzić odpowiedni program szkolenia, w którym oprócz wykładów teoretycznych i skoków spadochronowych — szczególnie z opóźnieniem, z figur akrobacji i nocnych — winien być położony nacisk na inne dyscypliny sportu. Przede wszystkim program wychowania fizycznego umożliwiłby nabranie odpowiedniej kondycji tak bardzo potrzebnej naszym spadochroniarzom.

Aby rezultaty szkolenia były jak najlepsze, należałoby wprowadzić wysoką dyscyplinę, a do szkoły przyjmować tylko element bardzo wartościowy, który należycie wykorzystałby możliwości i warunki dane im przez szkołę. **Można by przeprowadzać w niej zawody międzyklubowe, próby bicia rekordów oraz badania i doświadczenia w dziedzinie skoków z dużym opóźnieniem z różnych typów samolotów z figur wyższej akrobacji oraz badania z zakresu medycyny spadochronowej. Ośrodek naukowo-badawczy miałby na celu zdobycie jak najwięcej doświadczeń z dziedziny spadochroniarstwa, postawić teorię spadochronową na jak najwyższym poziomie, a przez to ułatwić pełniejsze opanowanie praktyczne.** W szkole należałoby organizować turnusy od półtora do dwóch miesięcy i przyjmować do niej tylko skoczków, którzy ukończyli szkolenie podstawowe i mają odpowiedni trening spadochronowy (minimum 15 skoków). Przy każdym z turnusów należałoby przeszkolić kilku instruktorów z obecnej kadry instruktorów spadochronowych, co dałoby naszej kadrze większy zasób wiadomości teoretyczno-praktycznych i ujednoliciłoby styl pracy oraz metody szkolenia.

W szkole wskazane byłoby organizowanie wspólnej wymiany doświadczeń ze skoczkami innych krajów zapraszając np. spadochroniarzy czechosłowackich lub też wyjeżdżając do któregoś z czechosłowackich aeroklubów — tak jak praktykowali to szybownicy podczas obozu falowego w Jeleniej Górze ub. roku.

Wyszkoleni skoczkowie na turnusach wyczynowych stanowiliby kadrę wyczynową poszczególnych aeroklubów, gdzie dalej doskonaliliby swoje umiejętności. Wówczas możliwe byłoby organizowanie międzyklubowych zawodów, ustanawianie rekordów itp. Organizowanie corocznie mistrzostw jest konieczne, gdyż na nich skoczkowie mają możność porównania swoich umiejętności oraz nabywają doświadczeń. Przed każdymi mistrzostwami winny być przeprowadzone eliminacje wewnątrzklubowe, aby z nich wyłonić drużynę złożoną z najlepszych skoczków.

JAN GADZAŁA instr. spad.

OD SKOKÓW DO LOTÓW

PAWEŁ STORCZENKO

Zasłużony Mistrz Sportu

(ciąg dalszy)

Niepokoiła mnie tylko jedna myśl: czy dam radę swobodnie prowadzić ciało z tym dodatkowym obciążeniem? Przecież mój skok eksperymentalny miał udowodnić, że można prowadzić ciało nieprzerwanie w dowolnej pozycji, w różnych warunkach i z każdym spadochronem bez względu na ciężar skoczka wraz z wyposażeniem. Byleby tylko skoczek umiał znaleźć najwygodniejszą i najlepszą pozycję oraz wiedział w jaki sposób należy rozmieścić i umocować na ciele dodatkowe wyposażenie i spadochron.

Na pewno wszyscy słyszeli o tym, jakie trudności mają marynarze na statku podczas burzliwej pogody lub w czasie sztormu, jeżeli uprzednio przewożony ładunek nie został w należyty sposób rozmieszczony i umocowany. Taki ładunek zachowuje się nadzwyczaj złośliwie, przesuwając się z miejsca na miejsce, łamiąc i niszcząc napotykane po drodze przedmioty, zakłóca równowagę statku, może nawet spowodować awarię. Starałem się więc wszystko na sobie umieścić i umocować z jak największą dokładnością. Jak bym wyglądał, gdyby np. podczas skoku aparat filmowy oderwał się i spadł na ziemię.

Nareszcie byłem gotów. Upał straszny. Na koniec z niemałym trudem wdrapałem się do samolotu i zająłem miejsce w kabinie. Byle jak najprędzej w powietrze. Tam będzie chłodniej. Wreszcie start. Samolot nabiera wysokości. Z każdym metrem gorąco zmniejsza się, a w kabinie samolotu robi się coraz chłodniej i lżej jest oddychać. W czasie lotu o samym skoku prawie nie myślę. Wprawdzie niektórzy uważają, że do skoków nie można przyzwyczaić się, ale moim zdaniem jest to mylny sąd. Systematyczny i racjonalny trening musi w końcu doprowadzić do tego, że skoczek w powietrzu czuje się zupełnie pewnie, jest spokojny i opanowany, a myśli jego koncentrują się przeważnie tylko na jednym zagadnieniu: aby wykonać zadanie jak najlepiej i jak najdokładniej. Tak było tym razem i ze mną. Jeżli odczuwałem pewien niepokój i zdenerwowanie, to źródłem tego była tylko chęć jak najlepszego utrwalenia na taśmie filmowej całego przebiegu skoku. Bo cóżby się stało, gdyby np. po wyświetleniu filmu okazało się, że zamiast ziemi zbliżającej się z prędkością spadania, na filmie zostały utrwalone chmury lub kawałek ziemi, horyzont i kawałek nieba?

Aparat uruchomiłem jeszcze na pokładzie samolotu, tuż przed skokiem, a teraz spadając w zwykłej dla mnie i wytrenowanej pozycji, obserwowałem spadanie moich uczennic, które wyskoczyły przede mną. Liczyłem też na to, że na filmie utrwalone zostanie to wszystko co podczas spadania znajduje się pode mną.

W pewnej chwili odczuwam kołysanie z boku na bok. Jednak w następnych kilkunastu sekundach przyzwyczajam się do tych „niecodziennych" warunków skoku i w dalszym ciągu spadam już spokojnie i statecznie. W dole widzę otwierające się spadochrony. Najpierw pojawia się mały biały pączek, który natychmiast rozkwita w olbrzymi śnieżny tulipan. Pojawia się ich w powietrzu coraz więcej, a ja w dalszym ciągu spadam. Minąłem już wszystkie moje dziewczęta opadające na kołysących się spadochronach. Pora i mnie otworzyć spadochron.

Po chwili siedząc już w uprzęży otwartego spadochronu, wśród ciszy jaka się zwykle odczuwa w tym momencie, usłyszałem wyraźne tykanie mechanizmu. A więc eksperyment udał się — aparat filmowy w czasie skoku pracował i robił zdjęcia. Teraz można wyłączyć go. Z zadowoleniem myślę o tym, że już niedługo moim „przeciwnikom" będę mógł pokazać nie byle jaki film — skok z opóźnionym otwarciem spadochronu z wysokości 5 000 m. Na ziemi oczekiwał operator filmowy uśmiechnięty i zadowolony, jak będzie wyglądać na filmie mój skok? Bez wyświetlenia trudno dać odpowiedź na takie pytanie, po prostu dlatego, że nigdy jeszcze takich filmów nie robiono. Zwykle filmowano skoczków z samolotu tak, że zaraz po wyskoczeniu oddalali się oni od operatora, a sylwetki ich coraz mniejsze nikły na tle ziemi. Z ziemi natomiast fotografowanie skoków wysokościowych jest zupełnie niemożliwe. Na moim filmie, powinien zostać utrwalony cały skok od początku do końca, a do tego nie w zwykłej perspektywie i skrócie, bo dokonany z aparatu umieszczonego na piersiach spadochroniarza.

Doświadczenia z aparatem filmowym nie skończyły się jednak tylko na tym skoku. W jednej z następnych prób postanowiłem filmować spadanie moich spadochroniarek. W tym celu wyskoczyłem dopiero za nimi, gdy były około 20 m niżej samolotu. Po opuszczeniu kabiny nie tracąc czasu rozglądam się i widzę, że cała grupa dziewcząt spada z boku w odległości około 30—40 m. Zwracam się więc w tę stronę, ustalam kąt spadania i szybując zbliżam się do nich. Doszedłem do nich prędzej niż się spodziewałem. Zapomniałem na moment, że jestem od tamtych cięższy i spadam z większą prędkością. (A trzeba wiedzieć o tym, że niejednokrotnie ciężar mój wraz z całym ekwipunkiem i aparatem filmowym dochodził do 140 kG.) Należało teraz ustawić ciało poziomo, by rozpocząć filmowanie. No, ale w czasie gdy zmieniałem pozycję ciała posługując się rękami i nogami, minąłem spadochroniarki które teraz były z tyłu. Musiałem zatem obrócić się z powrotem. Taki manewr wymaga jednak nieco czasu i nim zawróciłem „aktorki" zaczęły oddalać się jedna po drugiej tak, że już nie mogłem zmieścić ich przed obiektywem. Tym razem więc nie udało mi się „nakręcić" filmu. Te i tym podobne eksperymenty nie przeszkadzały jednak w naszym normalnym codziennym treningu. Wkrótce odjechał do Moskwy Maksymow zawożąc do wywołania i wyświetlenia moje filmy, a my zakończyliśmy wreszcie nasze ostatnie przygotowania do skoków rekordowych.

Był wieczór. Z samolotu usunięto całe zbyteczne wyposażenie, wstawiając na to miejsce jak najwięcej butli z tlenem. Jeszcze raz przeprowadzamy skrupulatne sprawdzenie osobistych aparatów tlenowych oraz pieczołowite i dokładne złożenie spadochronów. Coraz niecierpliwiej oczekujemy zagaśnięcia ostatnich dziennych blasków. Wreszcie zajmujemy miejsca w samolocie i — start. Następny etap, to oczekiwanie na chwilę, gdy trzeba będzie nałożyć maski aparatów tlenowych. W tym miejscu muszę nadmienić, że radzieccy konstruktorzy wynaleźli świetne sygnalizatory niedoboru tlenowego. Specjalny indykator wskazuje, czy załoga podczas nabierania wysokości prawidłowo oddycha i czy bez nadmiernego wysiłku przechodzi do wyższych warstw powietrza ubogiego w tlen. Zdarzyło się np. że Irena Orlicka zamyśliła się w pewnej chwili — a natychmiast indykator zasygnalizował nienormalność w jej samopoczuciu. Halina Piasecka, która leci z nami w charakterze komisarza sportowego kładzie rękę na ramieniu spadochroniarki i ta z powrotem oddycha równo i normalnie.

Piasecka speceruje bez przerwy po kabinie samolotu, podchodzi co chwilę do którejś spadochroniarki pokazując im dobrze widoczną z góry panoramę dalekiego miasta, jarzącą się tysiącami świateł. W kabinie jasno i coraz zimniej. Na zewnątrz gwiaździsta noc bez księżyca, który wzejdzie dopiero po północy, gdy my wszyscy będziemy już na ziemi. Samolot pilotowany przez Żylina osiągnął już 7 000 m wysokości. Niedługo powinniśmy usłyszeć pierwszy sygnał. Umówiliśmy się w ten sposób, że po pierwszym sygnale syreny spadochroniarki przygotowują się do skoku i podchodzą do drzwi. Po drugim sygnale — wyskakują.

Na razie pobieramy tlen z aparatu pokładowego, a na aparaty osobiste „przechodzimy" dopiero w ostatniej chwili, tuż przed skokiem, gdyż mają one dość ograniczony zapas tlenu. W pewnej chwili Szwejnowa zapomniała widać o tym, ponieważ wstała ze swego miejsca i w ten sposób automatycznie odłączyła się od aparatu pokładowego. Z tą chwilą zaczęła zużywać zapas tlenu z aparatu osobistego. Ze strachem myślę o tej ilości tlenu zużytej przez nią przedwcześnie i sam nie wiem czy zezwolić jej na skok. Postanawiam wcześniej wyjść na kurs do skoku i przekazuję odpowiednie polecenie pilotowi. Po kilku minutach słychać głos syreny. Otwieram drzwi kabiny, po której wpada mroźne powietrze, a spadochroniarki podchodzą do drzwi, kontrolowane po raz ostatni przez Piasecka.

(cdn).

DIAMENTOWY PRZELOT Z BIELSKA

Przelot, o którym mowa, wykonany został przez Zbigniewa Luranca w dniu 15 maja 1954 roku i przyniósł autorowi poniższego opisu II diament do jego Złotej Odznaki. Jest to pierwszy tego rodzaju przelot szybowcowy wykonany z lotniska w Bielsku i jak dotąd jedyny. (Red.).

Wyczepiłem się na wysokości 500 m na południe od Aleksandrowic w noszeniu dochodzącym do 2,5 m/sek. Po dojściu do 1 100 m noszenie spadło o 2 metry, wobec czego wprowadziłem „Bociana" na kurs — do Zamościa. Mijała godzina 10.00.

Następny komin wykorzystałem w okolicy Żaru. Na wysokości 1 500 m zanurzyłem się w chmurę, lecz wyszedłem z niej po dwóch okrążeniach, bo wariometr „zjechał na zero".

Zejście z gór w teren płaski odczuwam dość przykro: wznoszenia wahają się pomiędzy 0,5 a 1 m/sek i mają przeważnie charakter baniek termicznych, zanikających po kilku okrążeniach. Dopiero przed Krakowem „łapię trzy metry" i wkrótce oglądam piękny gród podwawelski z wysokości 1 700 m. Zaczyna trochę rzucać, a wokół mnie wyrastają coraz liczniejsze cumulusy.

Zadowolony z poprawy warunków zwiększam „gaz" — 110... 130... 150 km/h. Dochodzi godzina 12.00, gdy pode mną wyrasta lotnisko krakowskie. Proste przeliczenie mówi mi, że dotychczasowa prędkość przelotu wynosi około 50 km/h.

Przeceniłem jednakże trochę warunki i nieopatrznie wytraciłem nadmiernie wysokość. Kosztuje mnie to dużo strachu i omal nie... zakończyłem przelotu. Po 15 minutach żebrania na zerze nad samym lotniskiem, decyduję się w końcu odejść ze 150 m! Na szczęście zaraz za lotniskiem znajduję „3 metry", których trzymam się do samego pułapu. Z kierunku znoszenia szybowca wnioskuję, że wieje wiatr od strony SW, a więc dla mnie prawie w ogon.

Warunki są teraz świetne. Kominy uwieńczone pięknymi cumulusami porozrzucane są gęsto i dają wznoszenia 2,5—3,5 m/sek. Pułap na 1 700 m. Schodzę z niego w międzykominowych przeskokach do wysokości 500—600 m.

Ale przed Mielcem coś się psuje. Coraz więcej rozlanych Cu tworzy jak gdyby stratocumulus, przez który tylko gdzieniegdzie przedzierają się promienie słońca.

— Niedobrze — martwię się — okresowy kryzys...

Spod samego pułapu, który sięga tutaj 1 800 m zaczynam przeskakiwać ten „ciemny" rejon. Po wejściu pod chmury robi się „masło" i strzałka wariometru zjeżdża na metr opadania. Trwa to dość długo... Wysokość topnieje coraz bardziej... W końcu nie wytrzymuję. Widząc, że „cienia" nie przeskoczę, skręcam zdecydowanie na północ. Gdy dolatuję nad duże pole, graniczące z lasem wysokościomierz pokazuje już tylko 200 m, a wariometr niezmienny metr opadania...

Nagle po prawej stronie, gdzie jeszcze przed chwilą padał cień, rozjaśniają się dachy wioski, ozłocone niespodziewanymi promieniami słońca. Prawie instyktownie robię zwrot w prawo, wprost na wioskę Baranów — jak się później okazało. Dochodzę do Wisły, wioska już bardzo blisko, a wysokościomierz wskazuje zaledwie 50 m (wysokość rzeczywista wynosiła około 250 m). Na szczęście wariomet drgnął 0... 0,5... 1 m wznoszenia... Kładę „Bociana" zdecydowanie i wkrótce „jadę" do góry z prędkością 3,5 m/sek, aż do samej podstawy. Mam czas teraz pomyśleć, że miejsca, na których już kiedyś lądowałem przyciągają jak magnes. Właśnie w tym rejonie zakończyłem przelot w 1951 roku, a koło Krakowa w 1953...

Ponieważ warunki nie są nadal „wyraźne" lecę teraz ostrożnie, wykorzystując każde możliwe noszenie. Dochodzę w ten sposób do Rozwadowa, zostawiając po lewej stronie Tarnobrzeg. W dole rozłożyła się ciemna plama Puszczy Sandomierskiej.

Przygotowując się do przeskoku nad tą zaporą trasy, jaką jest niewątpliwie puszcza, zdobywam wysokość pod ciemnym dużym cumulusem. Włączam elektryczny zakrętomierz i po chwili jestem już w szarej masie. Początkowo noszenie wzrosło, lecz na wysokości 2 000 m zaczyna szybko spadać. Wprowadzam więc na kurs i lecę jakiś czas w chmurze. Po chwili wychodzę z niej i wpadam zaraz w następną. Dopiero na wysokości 1 800 m jestem znów pod pułapem. Chmury przez które przechodziłem nie nosiły, a i teraz też strzałka wariometru sygnalizuje 1 m opadania. Zaczyna się znów historia podobna do poprzedniej. Wobec ciągle malejącej wysokości, odbijam na północ i biorę kurs na Janów Lubelski. Pomimo, że wyszedłem sponad lasów, nadal nie mogę znaleźć oparcia dla skrzydeł „Bociana". Po 15 minutach krążenia na zerze, decyduję się na dalszy odskok na północ, gdzie kwitną piękne Cu.

Wysokościomierz rejestruje kolejno 400... 300... 200... 50 m i wreszcie wskazówka dochodzi do... zera. W Bielsku byłbym już na lotnisku, tutaj mam jeszcze około 200 m nad teren. Ale to wcale nie ratuje sytuacji.

— Teraz chyba koniec — myślę zrezygnowany i gorączkowo szukam pola do lądowania. Oglądam się za drutami telefonicznymi, żeby mieć chociaż blisko do telefonu. Nagle uwagę moją przykuwa mały lasek z lewej strony. Nie mam nic do stracenia. Na resztkach wysokości nadchodzę nad las, obserwując czujnie wskazówkę wariometru. Po chwili drgnęła i po wycetrowaniu przeze mnie wznoszenia zatrzymała się na wskazaniu 0,2 m/sek. Pochylone skrzydło „Bociana" ślizgnęło nieomal po wierzchołkach drzew.

Na wysokości 500 m wznoszenie wzrosło do 0,5 m/sek, potem do 0,75 m/sek, aż wreszcie z prędkością 1,5 m/sek wyniosło mnie pod pułap. Zacząłem się teraz zastanawiać, czy nie lecieć do Lublina, gdyż na północy były dobre warunki, natomiast w kierunku na Zamość w dalszym ciągu pod znakiem zapytania. Lecz po porównaniu terenu z mapą i po ustaleniu mego położenia odrzuciłem tę myśl.

Zrobiłem dobrze, bo po krótkim już stosunkowo i nie specjalnie trudnym przelocie dokładnie na wschód przed szybowcem wyrosło miasto do którego leciałem — Zamość!! Jak na ironię miałem wtedy akurat dwumetrowe wznoszenie, a dalej na wschód widniały też obiecujące chmurki...

O godzinie 17.15 mój cel był osiągnięty — wylądowałem. A strażnik lotniska powiedział mi, że jestem pierwszym w sezonie gościem z powietrza.

Na drugi dzień „huśtając się" na lince, wróciłem za CSS-em do domu.

ZBIGNIEW LURANC

UWAGA! DZIŚ PRAPREMIERA!!

„DZIURAWY HANGAR"

ma zaszczyt przedstawić humoreskę w 3 aktach niewierszowaną, ale prawdziwą pt.

„PEGAZ Z GADEM"

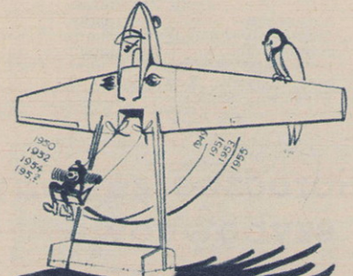
Udział biorą: **Pegaz z Gadem.**
Warsztaty wytwórcze Zarządu Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego,
przyszli użytkownicy — których nie jest milion, ale bardzo dużo, może 1 000.

Ponieważ teatrzyk nie posiada jeszcze własnego lokalu, korzysta z miejsca udzielonego na łamach „Skrzydlatej".

AKT I

Scena — bez dekoracji, kurtyna unosi się.

Pegaz z Gadem — Gdybym miał wypełnić ankietę personalną, to w rubryce data urodzenia napisałbym: rodziłem się dwa lata,



ale się w końcu urodziłem. W roku 1949. Imię ojca inż. Tadeusz Chyliński, imię i nazwisko panieńskie matki — Warsztaty na Gocławiu.

Gdy już byłem gotów, jako oblatany prototyp, miało powstać wiele, wiele dalszych moich braci, bo mówiono, że jestem udanym dzieckiem i spełniam pokładane nadzieje. Podobno bardzo wielu tzw. użytkowników, czyli pilotów szybowcowych, cieszyło się, że będzie wiele Pegazów z Gadami.

Gad (wtrąca się do monologu) — Tak, ale...
Pegaz (bez Gada) — Ale co?
Gad — Ale co ze mną zrobili w GIL? Zarżnęli żywcem, chociaż byłem równie dobry jak ty, mój skrzydlaty przyjacielu, który mnie masz na plecach.
Pegaz (bez Gada) — No, ale nawet jeżeli miałeś wady, to przecież można było je usunąć?
Gad — Tak, sprawa prosta, ale tylko dla mojego ojca inż. Stefana Gajęckiego, który robi te doskonałe rekordowe Gady wodne. Dla GIL nie była prosta. Nie chcę nawet mówić co oni tam ze mną zrobili.
Pegaz (bez Gada) — Biedny, biedny Gad! (głaszcze Gada skrzydłem po cylindrach). I co z nami będzie dalej?
Gad — Co z nami będzie?
Chór przyszłych użytkowników — Co jest z Pegazem, co z Gadem, co z obiecanymi motoszybowcami dla pilotów szybowcowych? Co? Co? Coooo?

AKT II

Na scenę wychodzą papierki.

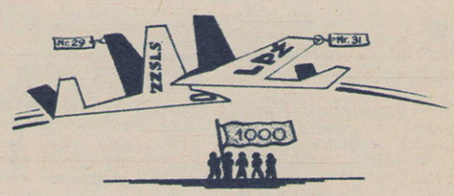
Papierek pierwszy z nadrukiem: LPŻ — Powołując się na naszą korespondencję z dnia... 195... roku prosimy o powiadomienie nas o możliwościach załatwienia sprawy produkcji seryjnej motoszybowców Pegaz.

Podpis nieczytelny

Papierek drugi z nadrukiem ZZSLS — W odpowiedzi na pismo z dnia... 195... roku, data wpływu dnia... 195... roku, Komunikujemy co następuje:
(następuje bardzo długie uzasadnienie niemożności podjęcia produkcji motoszybowców Pegaz z silnikiem Gad)...
i na końcu: jeżeli LPŻ dostarczy odpowiednią ilość silników typu GAD, wówczas będziemy w możności podjąć budowę serii płatowców do motoszybowca Pegaz.

Podpis nieczytelny

Chór użytkowników — Skąd my mamy wziąć silniki?
Papierek drugi z nadrukiem ZZSLS — A skąd my?



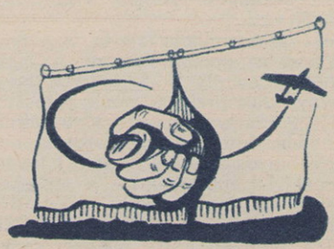
Chór użytkowników — A może mamy także dostarczyć drewna i sklejki, i płótna, i nici, i rur, i kółek na podwozia i...
Papierek drugi z nadrukiem ZZSLS — Te rzeczy my posiadamy, bo nasze zaopatrzenie działa sprawnie, bo my co tylko nam potrzeba dostajemy dzięki dobrze zorganizowanej kooperacji z innymi wytwórniami.
Chór użytkowników — Zorganizujcie więc i zaopatrzenie w silniki!
Papierek drugi z nadrukiem ZZSLS — Niestety, to nowa sprawa. Nie mamy żadnych szablonów, ani numerów telefonów, ani adresów. Za tą sprawą trzeba by wiele chodzić i starać się. To przerasta nasze możliwości. Tego nie da się załatwić korespondencyjnie. To może nam zarwać plan.
Chór użytkowników — Ale my chcemy latać!!!
Papierek drugi z nadrukiem ZZSLS — To starajcie się o silniki.
Chór użytkowników — To wasza rzecz, my kupimy gotowe motoszybowce.
Papierek drugi z nadrukiem ZZSLS — Musicie zdobyć do nich silniki.
Chór użytkowników — To wasza sprawa.

AKT III

(bez epilogu)

Kurtyna się nie podnosi, bo spór trwa dalej, a użytkownicy nie mogą nawet marzyć o motoszybowcach, chyba, że dostarczą silniki.

(PRAWDA, ŻE ŚMIESZNE?)



ZOBOWIĄZANIAMI CZCIMY 1 MAJA

POWIATOWY Ośrodek Modelarstwa Lotniczego w Zabrzu zawiadamia o podjęciu zobowiązań dla uczczenia święta 1 Maja. Są wśród nich zobowiązania krótko i długofalowe, a mianowicie: do 30 czerwca br. ukończyć szkolenie modelarskie III klasy; wykonać 15 modeli szkolnych i 2 modele redukcyjne; zbudować 1,5 m model wieży spadochronowej oraz 10 balonów, które w dniu 1 Maja wzniosą się w powietrze.

Zapoczątkowując w ten sposób akcję zobowiązań pierwszomajowych w lotnictwie, członkowie POML wzywają wszystkich do pójścia w ich ślady.

Niezależnie zaś od zobowiązań, POML — Zabrze w wygodnej modelarni szkoli dwudziestu modelarzy, których największą obecnie pasją jest oblatywanie swoich modeli. Przygotowują się oni bowiem do wystawy „dorobku pracy modelarskiej", która już wkrótce zostanie zorganizowana w Zabrzu dla miejscowej ludności.

Helmut Rolle — Zabrze

Poznań zmienia kurs

W DNIU 3 kwietnia br. piloci Aeroklubu Poznańskiego na walnym zebraniu, wybrali po raz pierwszy swoją Radę Aeroklubu. Fakt stworzenia Rady dał szerokie perspektywy dalszego rozwoju sportów lotniczych w Poznaniu. Kierowanie całokształtem pracy aeroklubu, organizowanie zawodów wewnątrzklubowych i międzyklubowych, obozów wyszkoleniowych, pokazów lotniczych oraz czuwanie nad sprawami bytowymi i kulturalnymi pilotów — oto krótki zarys zadań, które stoją przed nowopowstałą Radą, w skład której weszli jako: przewodniczący — inż Pawlicki, v-przewodniczący — Rajmund Jakób, sekretarz — Zbyszko Strzyż, skarbnik — A. Adamczak, propagandzista — Tadeusz Kaczmarek, członkowie: Szymański — kierownik ZSLS nr 3, Wierzbicki — insp. ZW LPŻ, Karwacki — przew. ZM ZMP, Patocki — kierownik aeroklubu, Łukasiewicz — kierownik wyszkolenia aeroklubu, piloci: Wątroba, Gawecki, Czempiński, Reguła oraz instruktorzy: Rakowski i Jurkowski.

Po wyborach nastąpiła ożywiona dyskusja. Piloci śmiało wytykali dotychczasowe niedociągnięcia. Między innymi wskazano na źle pojęte szefostwo przez ZMP „Zispo", który za mało interesuje się aeroklubem. Słuszne były zarzuty pod adresem ZG LPŻ, gdyż od dwóch lat załatwia on sprawę wydania świadectw pilotów (licencje) potrzebnych do wykonywania lotów pozalotniskowych.

Piloci szeroko omówili sprawę zdobywania klas sportowych i odznak SPO oraz zawody całoroczne, które w ubiegłym roku były traktowane zupełnie po macoszemu.

Należy przypuszczać, że Rada aeroklubu i piloci poznańscy zdobędą się na wysiłek powtórzenia sukcesu sprzed trzech lat, kiedy to zdobyli I-sze miejsce w Polsce.

Tadeusz Kaczmarek
Poznań

KANDYDACI DO SZKÓŁ LOTNICZYCH

AKCJA przyjęć na szkolenie lotnicze dobiega końca. Odbywają się ostatnie w tym sezonie spotkania lotników z młodzieżą szkół i zakładów pracy. Kandydatów Oficerskich Szkół Lotniczych i Technicznych Szkół Wojsk Lotniczych interesuje wiele spraw związanych z lotnictwem i tu właśnie na tych spotkaniach mają oni okazję dowiedzieć się o tym wszystkim czego jeszcze nie zdążyli zgłębić. Lotnicy nie oszczędzają słów, serdecznie i wyczerpująco opowiadają swym młodszym kolegom o szkole, o codziennych w niej zajęciach, o egzaminach, nauce latania i możliwościach, jakie mają absolwenci lotniczych szkół itp.

Nie ma szkoły, czy zakładu pracy, z których nie zgłosiłoby się kilku chętnych do lotnictwa. A ekipa oficera Walentego Gruchota w Warszawie ma szczególne powody do zadowolenia, gdyż naprawdę nie przewidywała tylu zgłoszeń w czasie swoich spotkań. Sukces ten jednak ma swoje uzasadnienie m. in. w tym, że członek ekipy, oficer Tadeusz Iwan ma to — co nazywa się podejściem do młodzieży — wesoły i przyjacielski sposób bycia. Sam zresztą absolwent OSL oraz przodownik wyszkolenia bojowego i politycznego w jednostce kocha i żyje lotnictwem, nic więc dziwnego, że zapał jego i zamiłowania lotnicze udzielają się słuchającym.

Na zdjęciu: oficer Iwan w Centralnych Warsztatach Montażowych Centrali Produktów Naftowych przyjmuje zgłoszenia do lotnictwa od kandydatów Jerzego Gajewskiego 19-letniego ślusarza i monterów Mariana Kowalskiego i Wiesława Szulca.

ha

Nagroda tygodnia

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. Tadeusz Kaczmarek z Poznania za korespondencję pt. „Poznań zmienia kurs".

Melduję — 509!

SĄ tacy skoczkowie spadochronowi, których doświadczenie jest dobrze zapracowane i naprawdę na miarę spadochronową. Mało. Dzisiaj nie tylko pracują nad dalszym podnoszeniem swoich umiejętności, ale z zapałem i pełną świadomością kierują wyszkoleniem młodego pokolenia spadochronowego.

Gdy rozmawia się ze Zdzisławem Szwedziukiem można odczuć przyjacielską bezpośredniość, prostotę słów jakże bogatą w treść potwierdzaną zresztą blaskiem oczu. Trzeba było mieć wiele wiary we własne siły... ale oddajmy głos spadochroniarzowi.

— Był taki dzień w moim życiu, w którym postanowienie służby w lotnictwie wyszło ze sfery marzeń. Droga jednak do niej nie była łatwa ani prosta. Właściwie zaczęło się wszystko w październiku 1944 roku, kiedy wstępując do wojska jako żołnierz I Dywizji Kościuszkowskiej brałem udział w walkach od Warszawy do Märkisch-Friedland.

— Czy tylko?

Na twarzy instruktora spadochronowego jaśnieje uśmiech.

— Pierwsze skoki, a było ich trzy — wykonałem z samolotu Szcza-2. No, a potem było coraz więcej...

W tym miejscu należy wyjaśnić, że Zdzisław Szwedziuk jest oficerem — pilotem oraz mistrzem spadochronowym w wojsku. Ma 29 lat, a ostatni jego skok jest zanotowany pod numerem 509. Liczba wyjątkowo wysoka. Wypada tutaj dodać, że Szwedziuk jako pierwszy spadochroniarz w Polsce przekroczył 500 skoków. Pośród nich to skoki na wodę, w nocy, z wysokości rzędu 5 000 m oraz z opóźnionym otwarciem spadochronu dochodzącym do 60 sekund.

— A plany... naturalnie najbliższe?

— Pragnę stworzyć sekcję spadochronową, w której

Zdzisław Szwedziuk

skład wejdą skoczkowie o różnym poziomie wyszkolenia. Właśnie z niej chciałbym wytypować przyszłą reprezentację wojska na Spadochronowe Mistrzostwa Polski, które odbędą się we wrześniu w Łodzi. Ponadto jestem poważnie zainteresowany spadochronem Zbigniewa Chronika SW-2 i marzę o tym aby mieć go w swojej sekcji.

Zdzisław Szwedziuk szkolił się pod kierunkiem naszych instruktorów spadochronowych jak Bydliński, Litwiński i Krugły. Najwięcej jednak zawdzięcza Tadeuszowi Litwińskiemu, ponieważ był on bezpośrednim instruktorem, który przekazywał mu swoje bogate doświadczenie. Właśnie dzięki opiece, serdecznej pomocy i właściwemu przygotowaniu przez Tadeusza Litwińskiego może być dzisiaj Zdzisław Szwedziuk pełnowartościowym wychowawcą młodych skoczków spadochronowych.

— To znaczy, że szkolenie „leci" bez usterek?

— Swoją pracę instruktorską rozpocząłem w 1948 roku i do tej pory szkolę bez wypadków.

W tym miejscu należy się zastanowić. Tyle lat, no i dziesiątki wyszkolonych spadochroniarzy rocznie! Pomyślcie, czy trzeba jeszcze więcej słów, a może jakiegoś przykładu?

Mal.

Nowe KSIĄZKI

Adam Kurowski — **„Fotografia lotnicza".** Wyd. MON — Warszawa 1955. Str. 97, rys. 32. Cena 2,65 zł.

*

W języku rosyjskim. Do nabycia w księgarniach Domu Książki z literaturą zagraniczną.

L. K. Bajew — **„Wiertoliot"** (Śmigłowiec). Wyd. Gostechlit. Moskwa. Str. 54, rys. 26. Cena 0,45 zł.

*

W. I. Szustow — **„Put Sowietskogo parasziutizma"** — (Rozwój radzieckiego spadochroniarstwa). Wyd. Min. Obr. ZSRR. Moskwa 1954. Str. 120. rys. 33. Cena 1,60 zł.

*

N. G. Stobrowski — **„Nasza strana — rodina wozduchoplawanja"** (Ojczyzna żeglugi powietrznej). Wyd. Min. Obr. ZSRR. Moskwa 1954. Str. 101, rys. 34. Cena 0,80 zł.

Całoroczne zawody szybowcowe

KOMUNIKAT NR 4

JEST już koniec kwietnia, nasz komunikat nosi nr 4, a tymczasem nadal nie mamy żadnych pocieszających wiadomości o wynikach w Całorocznych Zawodach Szybowcowych. Wprawdzie w komunikacie nr 2 przewidywaliśmy taką ewentualność, ale przyznać musimy, że trafność tych przewidywań bynajmniej nas nie cieszy. Spodziewaliśmy się opóźnienia wiadomości spowodowanych tym, że pomiędzy dokonaniem wyczynu, a nadesłaniem jego dokumentacji musi upłynąć trochę czasu. Natomiast zupełnie nie spodziewaliśmy się, że w połowie kwietnia (kiedy piszemy niniejszy komunikat) ogromna większość naszych aeroklubów nie rozpocznie jeszcze treningów. A tak właśnie się stało.

Po bliższym zaznajomieniu się z zagadnieniem okazuje się, że przeprowadzone w aeroklubach kontrole ujawniły w niektórych przypadkach zupełny brak przygotowania jednostek do rozpoczęcia normalnych prac sezonu letniego. Inaczej mówiąc zima nie wystarczyła niektórym aeroklubom na to, żeby w dniu 1 kwietnia móc uruchomić trening pilotów z jego pełnym i prawidłowym zabezpieczeniem.

Nie będziemy tu szeroko roztrząsać tego zagadnienia, które przerasta ramy naszego komunikatu. Zgodnie jednak z początkowymi zapowiedziami, że będziemy piętnować z tego miejsca te aerokluby, z których winy piloci nie mają możności treningu, czynimy to niniejszym.

Podajemy więc do wiadomości, że na dzień 15 kwietnia prawo wykonywania lotów miało zaledwie 5 aeroklubów: Bielsko-Białski, Kujawski, Bydgoski, Olsztyński, Łódzki i Szkoła Wyczynowa Lisie Kąty.

A gdzie pozostałe?!

Niedobrze Kierownicy opóźnionych aeroklubów! Trudno przypuszczać żeby Wasi piloci osiągnęli jakieś rewelacyjne wyniki w eliminacjach do Szybowcowych Mistrzostw Polski, skoro już u progu sezonu letniego tracą jeden miesiąc lotów.

A teraz sprawa inna. W artykule o wznowieniu Całorocznych Zawodów, drukowanym w „Skrzydlatej" nr 12/55, podaliśmy między innymi poprawkę regulaminową następującej treści:

B) Nie podlegają klasyfikacji Całorocznych Zawodów wyczyny uzyskane podczas centralnych obozów treningowych i podczas centralnych zawodów szybowcowych, przez pilotów uczestniczących w tych imprezach.

Otóż niektórzy nasi Czytelnicy mają wątpliwości w interpretowaniu tego postanowienia i pytają nas, czy na przykład wyczyny uzyskane w Szkole Wyczynowej Lisie Kąty będą zaliczone do klasyfikacji Całorocznych Zawodów.

Wyjaśniamy: oczywiście tak. Ograniczenie przytoczonego wyżej punktu B) dotyczy jedynie takich imprez centralnych, jak Szybowcowe Mistrzostwa Polski, względnie jakieś specjalne obozy treningowe, organizowane przez ZG LPŻ, na które uczestnicy powoływani są osobnymi zarządzeniami. Natomiast wszystkie wyczyny uzyskane w treningu **własnym** pilota, są zaliczane do klasyfikacji Całorocznych Zawodów bez względu na to czy zostały dokonane w aeroklubie macierzystym, czy obcym, czy nawet w Szkole Wyczynowej.

Poczta LOTNICZA

Nadchodzący koniec roku szkolnego przysparza wiele kłopotów, zwłaszcza siedmioklasistom, przed którymi stoi problem wyboru kierunku dalszej nauki. Kol. kol. **Zbigniew Synowiec** — Łazy k/Zawiercia (972), **Wiesław Głogowski** — Bobrowniki (946), **Ryszard Kałużyński** — Gniezno (907), **Jerzy Sej** — Rzeczyca n/Pilicą (1080), **Kazimierz Wiekliński** — Strzyżewice k/Leszna (975), **Bolesław Cytrowski** — Turek (878), **Zenon Szkoła** — Kazimierz Dolny (1062), **Edmund Popek** — Słupsk (886), **Stanisław Januszewski** Kraków (921), **Henryk Dąbrowski** — Miszewo Murowane (927) — pragną po ukończen'u siódmej klasy uczyć się w technikum o kierunku lotniczym. Odpowiednią zatem dla Was szkołą jest Technikum Budowy Silników (Warszawa, ul. Hoża 88 i Wrocław, ul. Kielcowska 43/53) lub Technikum Mechaniczne (Rzeszów, ul. Obrońców Stalingradu 120 lub Mielec, ul. Daszyńskiego 120). Nauka w wymienionych szkołach jest dostępna (z wyjątkiem technikum we Wrocławiu) jedynie dla tych, którzy mieszkają w niezbyt wielkiej odległości od danej miejscowości, a to z tego względu, że nie dysponują one odpowiednią ilością miejsc w internatach lub w ogóle ich nie posiadają.

Do technikum przyjmowani są kandydaci po ukończeniu siedmiu klas szkoły podstawowej oraz 14-go roku życia. Podania wraz z życiorysem, świadectwem urodzenia, świadectwem z siódmej klasy (lub zaświadczeniem szkoły, że kandydat w roku bieżącym ukończy klasę siódmą), przyjmują dyrekcje szkół od 1 maja do 15 czerwca br. Termin egzaminów z polskiego, matematyki i nauki o Polsce i świecie współczesnym zostanie podany przez dyrekcję danego technikum.

Kol. kol. **Andrzej Brzeziński** — Żywiec (1074) **Ludwik Linka** — Trzebnica (987), **Marian Paszkiewicz** — Łódź (986), **Jan Wojciechowski** — Garbatka (1109). Roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1952, 1953 i 1954 oraz numery z roku bieżącego można otrzymać w Wydawnictwach Komunikacyjnych — Magazyn — Warszawa, ul. Widok 10. Należność za zamówione numery należy wpłacać przekazem pocztowym na podany adres.

Kol. **Zdzisław Płocharczyk** — Dąbrowy k/Myszyńca (970). Z interesujących Was książek polecamy „ABC samolotu" — Samka. Mile pozdrawiamy.

Kol. **Kazimierz Rutkowski** — Płock (1009). Nasza rada — to kontynuowanie pracy w modelarni i nauki w szkole, aż do uzyskania świadectwa dojrzałości. Po ukończeniu matury oraz 18 lat będziecie mogli rozpocząć starania o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Życzymy powodzenia.

Kol. **W. Stromiński** — Morąg (889). Racja jest po Waszej stronie. Autorem książki „Dywizjon 303" jest Arkady Fiedler.

Kol. kol. **Jan Ambroziak** — Studzieniec (976). **Tadeusz Zagoń** — Dęblin (1085). W Waszej sprawie radzimy zwrócić się do Zarządu Głównego LPŻ — Warszawa, ul. Długa 52.

LEKARZ lotniczy ODPOWIADA...

Kol. WŁADYSŁAW KIESZCZYŃSKI — Szczecin (1049). Następnym razem powinniście pojechać na badania o dzień wcześniej, aby przed komisją lotniczo-lekarską stanąć jak najbardziej wypoczęty.

Kol. JANUSZ CHORAZIŃSKI — Lublin (1026). Z opisu Waszego wynika, że wada ta jest nieuleczalna. Prawdopodobnie ów vodtużna jednej gałki ocznej jest dłuższa i stąd inne widzenie tym okiem.

Kol. MICHAŁ JANUCHOWSKI — Poznań. Możecie powtórnie jechać do GOBLL-u wraz z orzeczeniem lekarskim z Poznania. O ile jednak okaże się, że lekarz z GOBLL-u miał rację, koszty podróży do Wrocławia będziecie musieli pokryć z funduszów własnych.

Kol. S. KACPER — Radom (1077). Myć nogi dwa razy dziennie, stale mieć czyste i suche skarpetki oraz nie przepocone buty. Po umyciu przesypywać nogi łojkiem. Pocenie się nóg nie jest przeszkodą w przyjęciu do OSL.

dr J. B.

W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH...

WYSUWANKA AKTUALNA

Pionowe kolumny liter powysuwać w dół lub w górę i w rządkach poziomych odczytać rozwiązanie.

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Dwaj przyjaciele z Krakowa, **kol. kol. Stefan Wrona i Emil Grudzień** nadesłali listy niemal identycznej treści, co zresztą powtarza się często wśród korespondencji nadsyłanej do redakcji. Na zawarte w listach pytania odpowiemy łącznie.

1. Artykuł o samolotach „Lotu" ukaże się wkrótce w „Skrzydlatej".

2. Artykuł o znakowaniu samolotów jest w przygotowaniu.

3. Wielka Encyklopedia Radziecka, która zawiera także wiadomości z dziedziny lotnictwa jest do nabycia w księgarniach „Domu Książki", zajmujących się sprzedażą wydawnictw radzieckich. Ostatnio ukazał się 30 tom.

4. Plany redukcyjnych modeli samolotów będą nadal zamieszczane w „Skrzydlatej", a także w miesięczniku pt. „Modelarz" o którego ukazaniu się pisaliśmy w nr 14 naszego tygodnika.

5. Źródeł zakupu drewna na modele redukcyjne nie znamy.

6. Samoloty olbrzymy, których projekty nadesłaliście nie będą chyba nigdy budowane. Budowa ich leży wprawdzie w obecnych możliwościach technicznych, ale na przeszkodzie stoją tu względy ekonomiczne. Zarówno koszty budowy jak i eksploatacji byłyby niezwykle wysokie, przy czym należy tu doliczyć koszty budowy prototypu wraz z koniecznymi doświadczeniami i próbami konstrukcji. Należy dodać, że jak wykazało doświadczenie ryzyko „nie udania się" konstrukcji jest tu dość duże. Na przykład Hughes „Hercules" największy z dotychczas wybudowanych wodnosamolotów, nie przeszedł pomyślnie pierwszych prób w locie i został zarzucony. Również i inne wielkie samoloty (zresztą znacznie mniejsze od projektowanych przez Was) nie znalazły praktycznego zastosowania i nie zostały przekazane do produkcji seryjnej. Z eksploatacją wielkich samolotów lądowych łączy się ponadto sprawa budowy specjalnych lotnisk. Np. do prób prototypu samolotu Bristol „Brabazon" (ok. 70 m rozpiętości, ciężar w locie 132 T) została zbudowana specjalna bieżnia betonowa długości kilku kilometrów. Oczywiście dla podjęcia normalnej komunikacji należałoby zbudować taką samą bieżnię na lotnisku docelowym. Jak więc widać nadesłane przez Was projekty nie są w żadnym razie „samolotami przyszłości". Co do dalszych rozważań kolegi Stefana Wrony, to samolot o prędkości przelotowej 850 a max. 1 00 km/h musiałyby mieć silniki turboodrzutowe i skrzydła raczej skośne. I jeszcze jedno — liczbie 500 pasażerów odpowiada w wersji transportowej ładunek użyteczny 50—60 T (licząc po 100—120 kG zamiast jednego pasażera), a nie 1 000 T (!) jak przypuszczacie.

7. Ustawienie śmigła „w chorągiewkę" polega na ustawieniu każdej z łopat w płaszczyźnie równoległej do kierunku lotu, oczywiście krawędzią natarcia do przodu.

inż. J. Ś.

RECENZJE

Janusz Meissner — „NA SKRZYDŁACH BURZY". Wydawnictwo „Iskry" — Warszawa 1954 rok, str. 203. Cena zł 6,30.

Tak więc „Iskry" umożliwiły nam znowu spotkanie z Meissnerem, wydając zbiór opowiadań „Na skrzydłach burzy". Zbiór? Właściwie zbiorek — bardzo, bardzo szczuplutki, zamykający część przedwojenną zaledwie czterema utworami. Tylko nadzieja na rychłą rehabilitację wydawnictwa, obiecującego obszerną publikację z okazji dwudziestopięciolecia pracy pisarza powstrzymuje od uzasadnionych pretensji tych, którzy na próżno poszukiwali w książce tytułów, wywołujących kiedyś bicie serca i wzloty fantazji. Na razie trzeba się więc zadowolić tym co jest. A jest przecież i stary znajomy — „Hańbiący czyn porucznika Herberta" i pamiętny z kolumn młodego jeszcze „Przekroju" — „Każdy kurs północny prowadzi do bazy" i umiejętnie odświeżony motyw dawnej „Szkoły Orląt" (przy okazji moja osobista prośba do tzw. „czynników" — nie zapomnijcie o tej książce przy wydaniu jubileuszowym! Zastrzeżenia nie powinny się tu okazać decydujące...). Czytelnik ma więc oprócz samej przyjemności, możliwość dokonania pouczających zestawień. Narzuca mu się mimo woli potrzeba konfrontacji starego i nowego Meissnera, uchwycenia nurtu doświadczeń, którymi lata wzbogacały warsztat pisarza.

Czy jest on w istocie uchwytny? Na pewno tak. Przerzućmy jeszcze raz pierwsze opowiadania. Młody as polskiego szybownictwa Scieszyc, pragnąc pobić ustanowione przez zagranicznych zawodników rekordy, decyduje się na ryzykowny przelot na czole nadciągającej burzy, która unosi go poprzez wiele kilometrów. Ujarzmiony żywioł, jak gdyby pragnąc zemsty na człowieku, zniszczy wprawdzie szybowiec już po wylądowaniu — ale wzrok pilota zdąży jeszcze zatrzymać się na wykresie barogramki. Rekord został pobity! Z tym samym uczuciem instruktor Berski walczy w kabinie z wymykającym się spadochronem, pilnując, aby prowadzący maszynę uczeń niczego się nie domyślił i prawidłowo wykonywał wszelkie manewry. Obaj przełamują własną słabość, starają się za wszelką cenę „zachować twarz", ale obaj czynią to dla własnych celów, dla zaspokojenia własnej ambicji. Tę przynajmniej cechę podkreśla w nich najbardziej autor — wielokrotnie wówczas kreślący w swych utworach postacie asów powietrznych — ludzi o stalowych nerwach, błyskawicznych decyzjach, szaleńczej odwadze — zawsze jednak nieco jednostronnych w swym wybujałym indywidualiźmie, żyjących w pełni tylko za drążkiem sterowym, uznających tylko przygodę przez duże „P".

Sprawa porucznika Herberta sięga już głębiej — w sferę moralności i etyki zawodu lotniczego — ukazuje skomplikowane pobudki ludzkiego działania. Czy wina oficera, porzucającego samolot wraz z członkiem załogi w obliczu domniemanej katastrofy jest niewątpliwa? Czy tak zwane „oczywiste fakty" są wystarczającym materiałem obciążającym człowieka, czy też mają być tylko pozornie niezbite? Oto ma głos porucznik Herbert — właśnie opowiada nam dlaczego wyrok sądu potępił go w oczach opinii kolegów... Czy słusznie? Meissner nie rozstrzyga sprawy zupełnie jednoznacznie — pozwala nam uczuć sympatię dla skazanego oficera — nade wszystko zaś apeluje o bardziej wnikliwe, bardziej ludzkie potraktowanie życiowych spraw.

Mimo odległości w czasie i przestrzeni, mimo różnic w sytuacjach, które stają się okazją do spotkania z sierżantem Mazurem i pilotem Suchym oraz szybowniczką Basią Witwicką — rzucają się w oczy ich cechy wspólne. Są one również bardzo znamienne dla ewolucji pisarstwa Meissnera — sławiąc początkowo tylko bezinteresowny wysiłek i kształtowanie własnego charakteru kładąc nacisk na poszukiwanie mocnych marzeń — coraz częściej, a ostatnio systematycznie chwali ono ludzką ofiarność, poświęcenie, każące dokonywać wspaniałych wyczynów nie dla własnej satysfakcji, a dla ogólnego pożytku.

Sierżant zmuszony do powzięcia szybkiej decyzji w krytycznej sytuacji — nie pójdzie za pierwszym odruchem przerażenia, nie wyrzuci bomb, ratując w ten sposób samolot ale siejąc zniszczenie, na spokojnie kończący dzień chłopskie zagrody. Ryzykując życie doprowadzi maszynę do lotniska. Doprowadzi ją na dalekie tundry Arktyki, aby uratować pracownika radzieckiej stacji polarnej polski pilot Suchy. To nic, że przynaglony wichrem grożącej tamtemu człowiekowi śmierci, nie opuszczając fotela przez kilka dni i nocy z rzędu — chwilami utraci panowanie nad maszyną, zasypiając w każdej możliwej sytuacji. Przecież wytrzyma — i doleci. Zrobi więcej, niż wydaje się możliwe — narzuci prawom natury wolę silnego charakteru człowieka, który wie o co walczy.

A oto Baśka Witwicka. Młoda, ale już doświadczona szybowniczka, wybiera się na przelot morski.

„...Początkowo traktowała tę sprawę jako wyczyn sportowy, a pomoc aeroklubu w jego realizacji jako piękną nagrodę za swoją bezinteresowną, wytrwałą pracę instruktorską. Ale z biegiem czasu, w miarę jak do współudziału przy realizacji tego projektu trzeba było włączać coraz nowe organizacje wydało jej się, że trud podjęty przez nie jest niewspółmiernie wielki w stosunku do zamierzonego celu..." (str. 141).

W tych wątpliwościach tkwi sedno doświadczeń, o których wspomniałem. Nie wyczyn, ale jego konkretna przydatność, o której przekonano Baśkę stał się dla niej momentem decydującym.

Nie oznacza to przecież, że ta część pisarstwa Meissnera, która wydobywa na plan pierwszy awanturę i przygodę jest godna zapomnienia. Z jednej bowiem strony jego pozytywni bohaterowie całkowicie uświadomieni i realizujący społeczne korzyści ciągną za sobą niejednokrotnie cień upraszczania schematu — ich sylwetki duchowe są jak gdyby uboższe, mniej ciekawe, bardziej płaskie. Widać, że podobnie jak dla całej naszej literatury — pełny obraz bohatera naszych czasów jest i dla pisarza jeszcze sprawą przyszłości, stanowi taki sam problem przy warsztacie lub biurku, jak i za sterem samolotu.

Z drugiej strony — czyż odwaga, junacka fantazja, śmiałość charakteru ma być obca naszej młodzieżowej literaturze? Ponawiane eksperymenty zmierzające do zastąpienia ich moralizatorstwem dawno już spaliły na panewce. Trudno się dziwić, że po latach przymusowej wstrzemięźliwości młodociany czytelnik chłonie wszystko, co znajdzie pod ręką, nie wyłączając nieraz jaskrawej szmiry. Tym lepiej, że w naszym wypadku sensacja nie przestaje być literaturą — a ogromna popularność pisarza gwarantuje szeroki zasięg jego odbiorców. Trudno mi nie podkreślić tego, o czym już raz, pisząc o Meissnerze, wspomniałem — pisarz ten, pozornie mało „upolityczniony" jest w istocie rzeczy doskonałym agitatorem i wychowawcą. Właśnie dlatego, że leniwa pogawędka Gartnera i Ckiminy, w miarę chaotyczna, w miarę dowcipna jest normalną rozmową dwóch kolegów po fachu, że lecący nad Francją myśliwiec nie myśli o posłannictwie bojowników wolności, a raczej o oczach pewnej oczekującej na lotnisku dziewczyny. Że srogi, marsowy major Ignut przekomarza się filuternie z młodą szybowniczką, i nie bez żalu rezygnuje z... chyba na pewno zamierzonego — flirtu na korzyść szczęśliwego konkurenta. Tylko za cenę zachowania prawdy życiowej czytelnik — szczególnie młody czytelnik — przyjmie za dobrą monetę prawdy moralne i ideologiczne — inaczej wiele egzemplarzy nakładu nie wyjrzy na światło dzienne z magazynów Domu Książki.

No, ale z Meissnerem nie ma obawy! Spróbujcie zapytać się w księgarni o „Na skrzydłach burzy", a będzie to rozmowa o duchach — może i gdzieś są, tylko, że nie wiadomo jak wyglądają... Jeśli zaś zdążyliście złapać egzemplarz to na pewno ukradli Wam go znajomi, prawda? Taki to już los książek, które lubimy.

ANDRZEJ DRAWICZ

Skrzydlata POLSKA

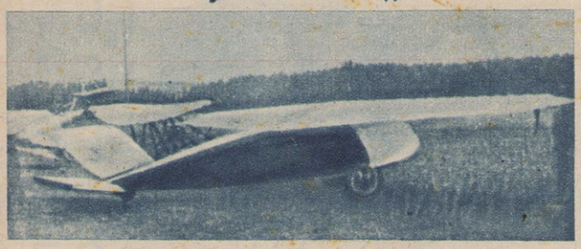
ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 26. IV. 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego Zam. 2150/C B-6-866

(Przedruk i wykorzystanie oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i autora)

Dwa szybowce „Lublin"



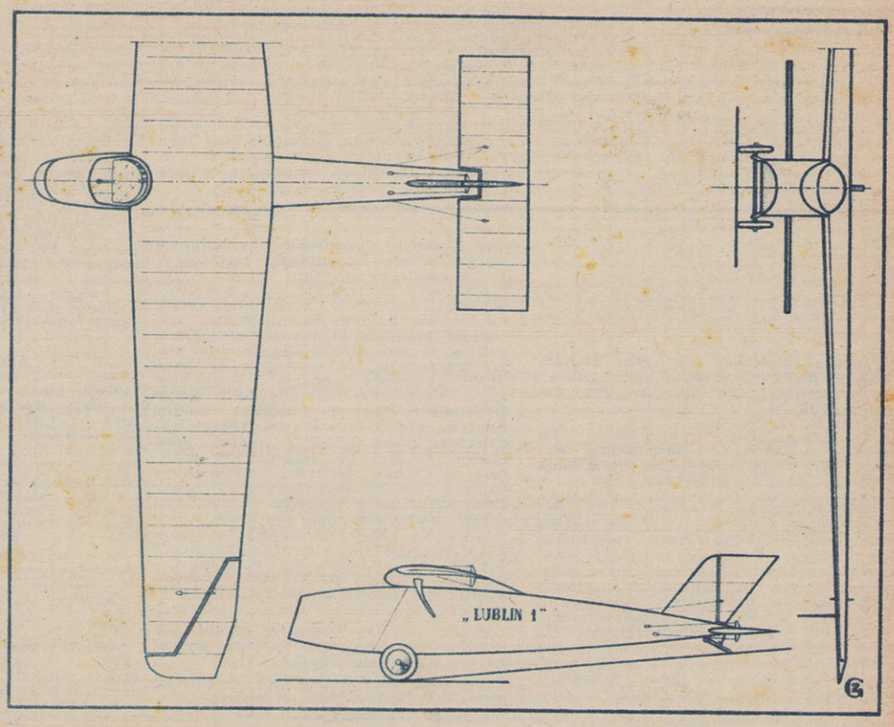
Szybowiec „Lublin 1" (zdjęcie archiwalne).

INŻYNIERA Cywińskiego znają Czytelnicy jako współtwórcę jednego z pierwszych polskich samolotów, zbudowanego w 1911 roku przy współudziale Zbierańskiego i Tańskiego.

Na Pierwszy Konkurs Samolotów Bezsilnikowych zaprojektował on dwa szybowce, które wykonała firma Plage i Laśkiewicz, gdzie Cywiński pracował jako konstruktor. Szybowce nazwane „Lublin-1" i „Lublin-2" różniły się tylko między sobą kształtem i wymiarami lotek.

Układ konstrukcyjny i wygląd tych pięknie wykonanych szybowców ilustruje załączony rysunek oraz fotografia. Obydwa szybowce były wolnonośnymi grzbietopłatami. Skrzydła niedzielone o obrysie trapezowym, drewniane dwudźwigarowe, pokryte płótnem. W przedniej krawędzi centralnej części płata, wykrój dla pomieszczenia pilota.

Kadłub konstrukcji drewnianej o pokryciu sklejkowym w przedniej części wzmocniony blachą aluminiową celem ochrony pilota. Sterowanie normalne przy pomocy drążka i orczyka. Ster wysokości bez statecznika, drewniany pokryty płótnem zamocowany do poziomego ostrza kadłuba. Statecznik i ster kierunkowy analogicznej konstrukcji. Podwozie w obydwu szybowcach dwukołowe. Koła osadzone na wspólnej osi, amortyzowane sznurem gumowym w stosunku do krótkich goleni o kształcie „V", zamocowanych do dolnych podłużnic kadłuba. Z tyłu kadłuba płoza amortyzowana sznurem gumowym.



Rysunek szybowca inż. Cywińskiego „Lublin 1", odtworzony przez Zdzisława Gryglickiego na podstawie fotografii i danych technicznych.

Dane techniczne obydwu szybowców: rozpiętość — 12,5 m, powierzchnia nośna — 17,5 m², ciężar własny — 125 kG, obciążenie powierzchni nośnej w locie — 11 kG/m².

Szybowce te pilotowane kolejno przez pilota Rutkowskiego, wykonały po jednym locie: 10,5 sek i 60 sek, przy czym uległy rozbiciu. Wycofano je też z zawodów. Przyczyną tego rodzaju wyników był nieodpowiedni teren zawodów, słabe warunki atmosferyczne, a w szczególności, jeśli chodzi o większość pilotów, słabe opanowanie pilotażu samolotów bezsilnikowych.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

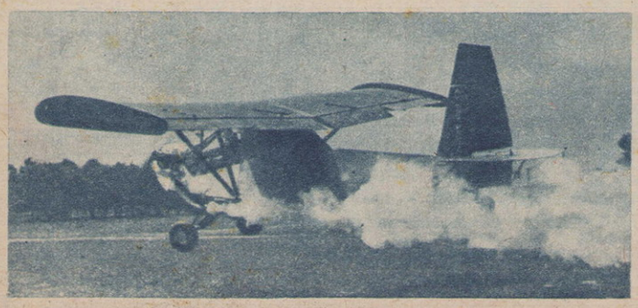
SAMOLOT JP-30 został zbudowany przez konstruktora Jean Poullin'a na podstawie doświadczeń przeprowadzonych na jednym z jego wcześniejszych typów — JP-5 — przystosowanym do pracy w rolnictwie. Nowy prototyp jest specjalnie przeznaczony do wykonywania prac rolniczych, jak spryskiwanie i opylanie pól środkami owadobójczymi, rozsiewaniu nawozów sztucznych itp.

Zarówno pod względem osiągów jak i technologii konstrukcji samolot Poullin'a przewyższa samoloty amerykańskie tej klasy.

„Poullin JP-30" jest jednomiejscowym, zastrzałowym górnopłatem. Skrzydła o obrysie prostokątnym i stałym profilu są podparte zastrzałami w kształcie litery „V". Skrzydło jest wyposażone w klapy i płyty brzegowe. Kadłub o przekroju trójkątnym mieści za silnikiem oszkloną kabinę pilota, a za nią zbiornik na ładunek użyteczny wypełniający cały przekrój kadłuba. Podwozie klasyczne, stałe z kółkiem ogonowym. Usterzenie o dużych powierzchniach usztywnione cięgnami. Ster wysokości nie dzielony.

Obsługa samolotu JP-30 jest bardzo łatwa. Pilot posługuje się jedynie drążkiem, orczykiem i dźwignią gazu. Klapy, nastawione na ziemi, mają dwa położenia: „robocze", otwarte do pracy na małych prędkościach i „zamknięte" do lotów normalnych.

Silnik czterocylindrowy o układzie płaskim typu Continental C-90 o mocy 90 KM.



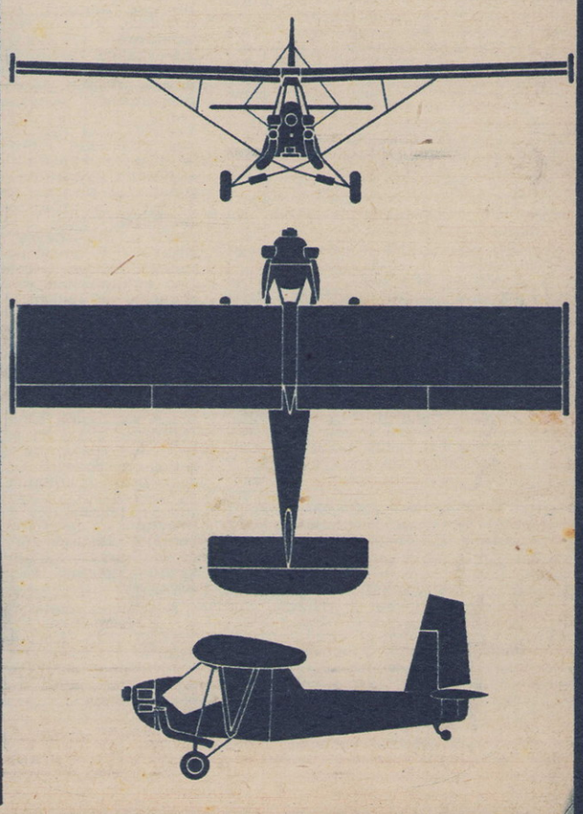
POULLIN JP – 30

FRANCJA

DANE TECHNICZNE

Wymiary

Rozpiętość	—	10 m
Długość	—	6 m
Wysokość	—	2,1 m
Pow. nośna	—	18 m²
Cięż. włas.	—	445 kG
Cięż. w loc.	—	695 kG

Osiągi

Prędk. maks.	—	140 km/h
Prędk. przel.	—	120 km/h
Prędk. rob.	—	60 km/h
Prędk. min.	—	35-40 km/h
Rozbieg	—	80 m
Dobieg	—	40 m